

**Transportstyrelsens föreskrifter
om luftfartsskydd vid flygningar från tredje land
till svenska flygplatser**

Innehåll

1 kap. Inledande bestämmelser	1
Tillämpningsområde	1
Sekretess	2
Förordningskrav	2
Definitioner och förkortningar	2
2 kap. Godkännande av flygföretag som ACC3	3
Behörig myndighet för godkännande	3
Krav för att bli godkänd som ACC3	4
3 kap. Validering av flygföretags fraktverksamhet i tredje land – ACC3	4
4 kap. Validering av fraktagenters och kända avsändares fraktverksamhet i tredje land – RA3 och KC3	7
5 kap. Säkerhetsåtgärder för frakt från tredje land	9
6 kap. Säkerhetskontroll av frakt	10
Undantag från säkerhetskontroll	12
7 kap. Högriskfrakt	12
Allmänt	12
Säkerhetskontroll av högriskfrakt	12
8 kap. Undantag	12
Bilaga 1. Bestämmelser om frakt och post från tredjeländ	13
Bilaga 2. Försäkran om åtagande – ACC3	15
Bilaga 3. Valideringschecklista för ACC3	17
Bilaga 4. Försäkran om åtagande – ACC3 som validerats för luftfartsskydd i EU	39
Bilaga 5. Valideringschecklista för säkerhetsgodkända fraktagenter i tredje land som validerats ifråga om luftfartsskydd i EU	41
Bilaga 6. Försäkran om åtagande – säkerhetsgodkänd fraktagent som validerats för luftfartsskydd i EU (RA3)	61
Bilaga 7. Valideringschecklista för kända avsändare från tredje land som validerats för luftfartsskydd i EU	63
Bilaga 8. Försäkran om åtagande – känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU (KC3)	81
Bilaga 9. Förklaring om oberoende – validerare för luftfartsskydd i EU	83

Transportstyrelsens föreskrifter om luftfartsskydd vid flygningar från tredje land till svenska flygplatser;

TSFS 2014:86

Utkom från trycket
den 21 november 2014

beslutade den 10 november 2014.

LUFTFART

Transportstyrelsen föreskriver¹ följande med stöd av 12 kap. 4 § luftfartsförordningen (2010:770).

Serie SEC

1 kap. Inledande bestämmelser

Tillämpningsområde

1 § Dessa föreskrifter ska tillämpas av svenska och utländska flygföretag vid transport av frakt och post från flygplatser i tredjeland till svenska flygplatser och när ett flygföretag ska ansöka om ett ACC3-godkännande i Sverige.

Föreskrifterna ska tillämpas vid kommersiella transporter av frakt och post med frakt- eller passagerarluftfartyg vars maximala startmassa är 15 ton eller högre.

2 § Föreskrifterna gäller inte för transport av frakt och post från de länder i tredje land som räknas upp i tillägg 6-Fii i bilagan till kommissionens beslut 774/2010/EU om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskyddet och de uppgifter som avses i artikel 18 a Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002, i den ursprungliga lydelsen.

Tillägg 6–Fii tillhandahålls av Transportstyrelsen.

3 § *Sekretess*

4 § I dessa föreskrifter avses med frakt även post, kurir- och expresspaket och med högriskfrakt avses även högriskpost.

¹ Jfr kommissionens förordning (EU) nr 185/2010 av den 4 mars 2010 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd, i lydelsen enligt kommissionens förordning (EU) 687/2014.

Sekretess

5 § Delar av dessa föreskrifter omfattas av sekretess enligt 18 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Med stöd av 2 § lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar kungörs inte de delarna. De paragrafer som omfattas är markerade med ”*Sekretess*”.

Förordningskrav

6 § För att säkerställa tillämpningen av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd återges i relevanta delar utdrag ur kommissionens förordning (EU) nr 185/2010 av den 4 mars 2010 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd, i lydelsen enligt kommissionens förordning (EU) 687/2014 i dessa föreskrifter.

Definitioner och förkortningar

7 § I dessa föreskrifter används följande begrepp med nedan angiven betydelse.

<i>ACC3</i>	(<i>Air Carrier Cargo Third Country</i>) flygföretag som är godkända att transportera flygfrakt eller flygpost till unionen från ett tredjelands flygplats
<i>frakt</i>	allt gods avsett att transporteras med ett luftfartyg utom bagage, post, lufttrafikföretagens post, lufttrafikföretagens materiel och förnödenheter för användning ombord
<i>förbjudna föremål</i>	vapen, sprängämnen eller andra farliga anordningar, föremål eller ämnen som kan användas för att begå en olaglig handling som äventyrar skyddet av den civila luftfarten
<i>HRCM</i>	(High Risk Cargo and Mail) frakt och post som identifieras på grundval av en gemensam riskbedömning inom EU och som kräver att särskilda säkerhetsåtgärder vidtas
<i>luftfartsskydd</i>	en kombination av åtgärder och personella och materiella resurser som syftar till att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar som äventyrar skyddet av den civila luftfarten
<i>lufttrafikföretag</i>	flygföretag
<i>medlemsstat</i>	EU-medlemsstater, inklusive Norge, Island och Liechtenstein (EES) samt Schweiz
<i>nationellt säkerhetsprogram (NASP)</i>	ett samlat dokument som består av Transportstyrelsens föreskrifter avseende luftfartsskyddet samt en informationsdel

<i>post</i>	försändelser av brev och andra föremål, förutom flygföretagens post, som är avsedda för leverans till postoperatörer i enlighet med regler utfärdade av världspostföreningen (UPU)
<i>säkerhetskontroll</i>	utnyttjande av tekniska eller andra metoder avsedda att identifiera och/eller upptäcka förbjudna föremål
<i>transfererande passagerare, bagage, frakt eller post</i>	passagerare, bagage, frakt eller post som avreser eller avsänds med ett annat luftfartyg än det med vilket de anlände
<i>transiterande passagerare, bagage, frakt eller post</i>	passagerare, bagage, frakt eller post som avreser eller avsänds med samma luftfartyg som de anlände med
<i>tredje land</i>	ett land som inte är en EU-medlemsstat; som en EU-medlemsstat räknas i sammanhanget också Norge, Island och Liechtenstein (EES) samt Schweiz
<i>validering av luftfartsskydd i EU</i>	ett standardiserat, dokumenterat, opartiskt och objektivi förfarande för att inhämta och utvärdera underlag för fastställande av den validerade verksamhetsutövarens grad av efterlevnad av kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomförandeakter

2 kap. Godkännande av flygföretag som ACC3

Behörig myndighet för godkännande

1 § Ett flygföretag som transporterar frakt från en flygplats i ett tredje land ska ha ett ACC3-godkännande av en medlemsstat enligt följande:

Utdrag ur bilagan till förordning (EU) nr 185/2010

6.8.1.1 Alla lufttrafikföretag som transporterar frakt eller post från en flygplats i ett tredjeland som inte nämns i tillägg 6-F för transferering, transitering eller lossning vid en flygplats som omfattas av förordning (EG) nr 300/2008 ska godkännas som "lufttrafikföretag som transporterar flygfrakt eller flygpost till unionen från ett tredje-lands flygplats" (ACC3)

- av den behöriga myndigheten i den medlemsstat som utfärdade lufttrafikföretagets drifttillstånd (AOC),
- av den behöriga myndigheten i den medlemsstat som anges i bilagan till kommissionens förordning (EG) nr 748/2009 (1), ändrad genom förordning (EU) nr 394/2011 (2) om en förteckning över luftfartygsoperatörer som den 1 januari 2006 eller senare hade bedrivit sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG (3), för

- lufttrafikföretag som inte har något drifttillstånd utfärdat av en medlemsstat,*
- c) *av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där lufttrafikföretaget har sin huvudsakliga verksamhetsbas i unionen, eller av någon annan behörig myndighet i unionen efter överenskommelse med den behöriga myndigheten, för lufttrafikföretag som inte har något drifttillstånd utfärdat av en medlemsstat och inte är upptagna i bilagan till förordning (EG) nr 748/2009.*

Krav för att bli godkänd som ACC3

2 § För att få ett ACC3-godkännande ska ett flygföretag som transporterar frakt från en flygplats i ett tredje land säkerställa följande:

Utdrag ur bilagan till förordning (EU) nr 185/2010

6.8.1.2 Godkännande av ett lufttrafikföretag som ACC3 för frakt- och postverksamhet som bedrivs från en flygplats där ACC3-godkännande krävs (nedan kallad relevant fraktverksamhet) ska ske på grundval av följande:

- a) *En person med övergripande ansvar för genomförandet av säkerhetsbestämmelserna för frakt och post med avseende på den relevanta fraktverksamheten ska utses för lufttrafikföretagets räkning.*
- b) *[...]*
- c) *Från och med den 1 juli 2014 ska en rapport om valideringen av luftfartsskydd i EU finnas tillgänglig som bekräftar genomförandet av säkerhetsåtgärder.*

3 § Ett ACC3-godkännande har en giltighetstid enligt följande:

Utdrag ur bilagan till förordning (EU) nr 185/2010

6.8.1.4 Godkännandet ska gälla under en period om högst fem år från och med den dag då den behöriga myndigheten har fört in uppgifterna om en ACC3 i Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan.

4 § Ett ACC3-godkännande kan återkallas om kommissionen eller en behörig myndighet upptäcker en allvarlig brist som kan få stor inverkan på nivån på luftfartsskyddet.

3 kap. Validering av flygföretags fraktverksamhet i tredje land – ACC3

1 § Ett flygföretag ska säkerställa att valideringen omfattar följande:

Utdrag ur bilagan till förordning (EU) nr 185/2010

6.8.2.1 Valideringen av luftfartsskydd i EU för ett lufttrafikföretags relevanta fraktverksamhet ska bestå av följande:

- a) *En granskning av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram för att säkerställa att det är relevant och fullständigt med avseende på samtliga punkter i tillägg 6-G.*

b) *Kontroll av genomförandet av åtgärder för luftfartsskydd med avseende på relevant fraktverksamhet med hjälp av checklistan i tillägg 6-C3.*

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

Innehållet i säkerhetsprogrammet enligt tillägg 6–G återfinns i bilaga 1.

Checklistan enligt tillägg 6–C3 återfinns i bilaga 3.

Försäkran om åtagande enligt tillägg 6–H1 återfinns i bilaga 4.

Försäkran från valideraren enligt tillägg 11–A återfinns i bilaga 9.

2 § Ett flygföretag ska säkerställa att valideringen ska göras på plats enligt följande:

Utdrag ur bilagan till förordning (EU) nr 185/2010

6.8.2.2.1 *På flygplatsen från vilken lufttrafikföretaget bedriver relevant fraktverksamhet före det att ett ACC3- godkännande kan beviljas för den flygplatsen.*

Om det vid valideringen av luftfartsskydd i EU därefter fastställs att ett eller flera av de mål som anges i checklistan i tillägg 6-C3 inte har genomförts ska den behöriga myndigheten inte godkänna lufttrafikföretaget som ACC3 för den relevanta fraktverksamheten utan bevis på att lufttrafikföretaget har åtgärdat de brister som identifierats.

Checklistan enligt tillägg 6–C3 återfinns i bilaga 3.

3 § Ett flygföretag kan även säkerställa att validering på plats görs enligt följande:

Utdrag ur bilagan till förordning (EU) nr 185/2010

6.8.2.2.2. *På ett representativt antal flygplatser från vilka ett lufttrafikföretag bedriver relevant fraktverksamhet före det att ett ACC3-godkännande beviljats för samtliga flygplatser från vilka det lufttrafikföretaget bedriver relevant fraktverksamhet. Följande villkor gäller:*

- a) *Detta alternativ begärs av ett lufttrafikföretag som bedriver flera relevanta fraktverksamheter.*
- b) *Den behöriga myndigheten ska kontrollera att lufttrafikföretaget tillämpar ett internt kvalitetssäkringsprogram för skydd som motsvarar validering av luftfartsskydd i EU.*

- c) *Det representativa antalet ska vara minst 3 flygplatser eller 5 %, beroende på vilket som är störst, samt alla flygplatser som är belägna i högriskområden.*
- d) *Den behöriga myndigheten ska ha godkänt en plan som garanterar valideringar av luftfartsskydd i EU för varje år som godkännandet gäller vid ytterligare flygplatser för vilka ACC3-godkännande kommer att beviljas, eller till dess alla flygplatser har validerats. Dessa valideringar ska varje år vara minst lika många som de som krävs enligt led c. Planen ska ange skälen som ligger till grund för valet av ytterligare flygplatser.*
- e) *Alla ACC3-godkännanden ska löpa ut samma dag.*
- f) *Om det till följd av en av de valideringar av luftfartsskydd i EU som överenskommits enligt planen fastställs att ett eller flera av de mål som anges i checklistan i tillägg 6-C3 inte har genomförts ska den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet kräva bevis på att den brist som identifierats vid den specifika flygplatsen har åtgärdats, och, beroende på hur allvarlig bristen är, begära följande:*
 - *Validering av luftfartsskydd i EU för alla flygplatser där ACC3-godkännande krävs [...] inom en tidsfrist som den behöriga myndigheten fastställer, eller*
 - *dubbelt så många valideringar av luftfartsskydd i EU som fastställs i enlighet med led d per vart och ett av de återstående åren för ACC3-godkännande.*

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

Checklistan enligt tillägg 6–C3 återfinns i bilaga 3.

4 § Ett tidsbegränsat ACC3-godkännande kan utfärdas utan att en validering har genomförts enligt följande:

Utdrag ur bilagan till förordning (EU) nr 185/2010

6.8.2.3 Den behöriga myndigheten får godkänna ett lufttrafikföretag som ACC3 under en begränsad tidsperiod som löper ut senast den 30 juni 2016, om en validering av luftfartsskydd i EU inte kunde genomföras av objektiva skäl som lufttrafikföretaget inte kunde råda över. Om ett sådant godkännande görs för en period på mer än sex månader, ska den behöriga myndigheten ha kontrollerat att lufttrafikföretaget tillämpar ett internt kvalitetskontrollprogram för luftfartsskydd som motsvarar validering av luftfartsskydd i EU.

4 kap. Validering av fraktagenters och kända avsändares fraktverksamhet i tredje land – RA3 och KC3

1 § Ett flygföretag som tar emot frakt från en fraktagent eller känd avsändare ska säkerställa följande:

Utdrag ur bilagan till förordning (EU) nr 185/2010

6.8.4.1 För att bli en säkerhetsgodkänd speditör eller känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU ska en verksamhetsutövare i tredje land valideras enligt ett av följande två alternativ och förtecknas i databasen för den/de ACC3 som verksamhetsutövaren direkt levererar frakt eller post till för transport till unionen:

- a) Säkerhetsprogrammet hos en ACC3 ska innehålla detaljerade uppgifter om säkerhetsåtgärder som genomförts för dess räkning av verksamhetsutövare i tredje land från vilka den direkt tar emot frakt eller post för transport till unionen. Valideringen av luftfartsskydd i EU för en ACC3 ska innebära att de säkerhetsåtgärder som tillämpas av dessa verksamhetsutövare valideras.
- b) Med högst fem års mellanrum låter verksamhetsutövarna i tredje landet relevant frakthanteringsverksamhet undergå validering av luftfartsskydd i EU och tillhandahåller ACC3 en kopia av valideringsrapporten.

6.8.4.2 Om valideringen av luftfartsskydd i EU enligt punkt 6.8.4.1 b visar att verksamhetsutövaren

- a) har uppfyllt de mål som avses i den relevanta checklistan ska det i valideringsrapporten anges att verksamhetsutövaren är en säkerhetsgodkänd speditör eller känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU; valideraren ska förse den validerade verksamhetsutövaren med valideringsrapportens original,
- b) inte har uppfyllt de mål som avses i den relevanta checklistan ska verksamhetsutövaren inte godkännas för hantering av frakt för transport till EU; den ska få en kopia av den ifyllda checklistan där bristerna anges.

6.8.4.3 En ACC3 ska upprätthålla en databas som ska innehålla minst följande uppgifter för varje säkerhetsgodkänd speditör eller känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU i enlighet med punkt 6.8.4.1, och som den direkt tar emot frakt eller post från för transport till unionen:

- a) Uppgifter om företaget, inklusive korrekt företagsadress.
- b) Företagets typ av verksamhet, utom känslig information om företaget.
- c) Kontaktuppgifter, även kontaktuppgifterna för säkerhetsansvariga personer (en eller flera).
- d) Företagets organisationsnummer (om tillämpligt).
- e) Om möjligt och senast från och med den 1 juli 2014, valideringsrapporten.

*Databasen ska finnas tillgänglig för inspektion av ACC3.
Andra verksamhetsutövare som validerats för luftfartsskydd får
upprätthålla en sådan databas.*

2 § En validering av en fraktagent eller en känd avsändare ska dokumenteras i en valideringsrapport. Valideringsrapporten ska innehålla

1. en valideringschecklista enligt tillägg 6–C2 eller en valideringschecklista enligt tillägg 6–C4,
2. en försäkran om åtagande enligt tillägg 6–H2, och
3. en förklaring om oberoende enligt tillägg 11–A.

Valideringschecklistan enligt tillägg 6–C2 återfinns i bilaga 5. Valideringschecklistan enligt tillägg 6–C4 återfinns i bilaga 7. Försäkran om åtagande enligt tillägg 6–H2 återfinns i bilaga 6. Förklaring om oberoende enligt tillägg 11–A återfinns i bilaga 9.

3 § En verksamhetsutövare som driver ett nätverk av frakthanläggningar kan även säkerställa att validering på plats görs enligt följande:

Utdrag ur bilagan till förordning (EU) nr 185/2010

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

- a) de relevanta delarna av luftfartsskyddsverksamheten i nätverket, inklusive transporttjänster mellan anläggningar, täcks av ett enda säkerhetsprogram eller av standardiserade säkerhetsprogram, och*
- b) genomförandet av säkerhetsprogrammet (säkerhetsprogrammen) föregås av ett enda internt kvalitetskontrollprogram för luftfartsskydd som motsvarar validering av luftfartsskydd i EU, och*
- c) innan nätverket godkänns som säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU ska följande av företagets anläggningar ha genomgått en validering avseende luftfartsskydd i EU:*
 - i) Anläggningar (en eller flera) från vilka frakt eller post levereras direkt till en ACC 3, och*
 - ii) minst två eller 20 % av anläggningarna i nätverket, beroende på vilket som är högst, från vilka frakt eller post vidarebefordras till anläggningar som avses i led i, och*
 - iii) alla anläggningar som är belägna i tredjeländer som förtecknas i tillägg 6-I i bilagan till kommissionens beslut C(2010) 774.*

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

flera) som avses i punkt c i genomgå en validering avseende luftfartsskydd i EU fram till dess att alla anläggningar validerats. En validerare för luftfartsskydd i EU ska fastställa planen för turordningen på de platser som ska valideras varje år enligt ett slumpmässigt urval. Planen ska upprättas oberoende av den som driver nätverket och får inte ändras av den verksamhetsutövaren.

Denna plan ska utgöra en integrerad del av den valideringsrapport som ligger till grund för att nätverket godkänns som säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU. När de har genomgått validering av luftfartsskydd i EU ska anläggningar inom nätverket betraktas som en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU i enlighet med punkt 6.8.4.2 a.

6.8.4.5 Om en validering av luftfartsskydd i EU för en anläggning i det nätverk som avses i punkt 6.8.4.4 c ii visar att anläggningen inte uppfyller de mål som anges i checklisten i tillägg 6-C2, ska frakt och post från denna anläggning säkerhetskontrolleras vid en anläggning som godkänts i enlighet med 6.8.4.2 a fram till dess att en validering av luftfartsskydd i EU bekräftar överensstämmelse med målen i checklisten.

6.8.4.6 Punkterna 6.8.4.4 till 6.8.4.6 upphör att gälla den 30 juni 2018.

Tillägg 6–I tillhandahålls av Transportstyrelsen. Kraven enligt punkt 6.8.4.2 a återfinns i 1 §. Checklisten enligt tillägg 6–C2 återfinns i bilaga 5.

5 kap. Säkerhetsåtgärder för frakt från tredje land

1 § Ett flygföretag som transporterar frakt från en flygplats i ett tredje land ska säkerställa följande:

Utdrag ur bilagan till förordning (EU) nr 185/2010

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

- a) försändelsen har varit föremål för föreskrivna säkerhetsåtgärder genomförda av en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU och har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa säkerhetsåtgärder genomfördes och fram till lastningen, eller*
- b) försändelsen har varit föremål för föreskrivna säkerhetsåtgärder genomförda av en känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU och har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa säkerhetsåtgärder genomfördes och fram till lastningen, eller*
- c) försändelsen har varit föremål för föreskrivna säkerhetsåtgärder genomförda av en kontoavsändare, under ansvar av ACC3 eller*

av en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU, och har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa säkerhetsåtgärder genomfördes och fram till lastningen, och den inte fraktas på ett passagerarluftfartyg, eller

d) försändelsen är undantagen från säkerhetskontroll [...] och har skyddats mot obehörig åtkomst från det ögonblick då den blev identifierbar flygfrakt eller identifierbar flygpost och fram till lastningen.

6.8.3.2 Frakt och post som transporteras till unionen ska säkerhetskontrolleras med någon av de metoder och förfaranden som anges i punkt 6.2.1 på ett sätt som till rimlig grad säkerställer att den inte innehåller några förbjudna föremål.

6.8.3.3 En ACC3 ska säkerställa, när det gäller

- a) transferering och transitering av frakt eller post, att säkerhetskontroll i enlighet med punkt 6.8.3.2 eller säkerhetsåtgärder har genomförts i egen regi eller av en verksamhetsutövare som validerats för luftfartsskydd i EU vid ursprungsorten eller någon annanstans i leveranskedjan och att sådana försändelser har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa säkerhetsåtgärder genomfördes och fram till lastningen,
- b) högriskfrakt och högriskpost, att säkerhetskontroll [...] har genomförts av denna ACC3 eller av en verksamhetsutövare som validerats för luftfartsskydd i EU, på ursprungsorten eller någon annanstans i leveranskedjan, och att sådana försändelser märkts med SHR och har skyddats från obehörig åtkomst sedan dessa säkerhetsåtgärder genomfördes och fram till lastningen.

6.8.3.4 Den unika alfanumeriska identitetskod för en ACC3 och försändelsens säkerhetsstatus [...] som utfärdats av en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU ska anges i de åtföljande handlingarna, antingen i form av en flygfraktsedel, motsvarande postdokumentation eller i en separat förklaring och i antingen elektronisk eller skriftlig form.

6.8.3.5 I avsaknad av en säkerhetsgodkänd speditör [...] får en ACC3 eller ett lufttrafikföretag som anländer från ett tredjeland som finns förtecknat i tillägg 6-Fii utfärda försäkran om säkerhetsstatus.

Metoder eller förfaranden enligt punkt 6.2.1 återfinns i 6 kap.
Tillägg 6–Fii tillhandahålls av Transportstyrelsen.

6 kap. Säkerhetskontroll av frakt

1 § En verksamhetsutövare som säkerhetskontrollerar frakt ska säkerställa följande:

Utdrag ur bilagan till förordning (EU) nr 185/2010

6.2.1.1. Vid säkerhetskontroll av frakt eller post

- a) ska de metoder som har bäst förutsättningar för att upptäcka förbjudna föremål användas, med hänsyn till försändelsens art, och
- b) ska det säkerställas att de metoder som används håller tillräckligt hög standard för att i rimlig grad säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen.

6.2.1.2. Om kontrollanten inte i rimlig grad kan utesluta att förbjudna föremål ingår i försändelsen ska försändelsen vägras eller säkerhetskontrolleras igen till dess att kontrollanten är tillfredsställd.

6.0.2. Följande föremål ska anses vara förbjudna i frakt- och postförsändelser:

- Monterade explosiva och brandfarliga anordningar som inte transporteras i enlighet med gällande säkerhetsbestämmelser.

2 § En verksamhetsutövare som säkerhetskontrollerar frakt ska även säkerställa följande:

Utdrag ur bilagan till förordning (EU) nr 185/2010

6.2.1.5 Frakt och post ska säkerhetskontrolleras enligt minst en av följande metoder [...]:

- a) Manuell genomsökning,
- b) röntgenutrustning,
- c) EDS-utrustning,
- d) sprängämnesshundar,
- e) ETD-utrustning för att upptäcka spår av sprängämnen,
- f) visuell kontroll, och
- g) metalldetektorer.

Om säkerhetskontrollanten inte kan fastställa om frakten eller posten innehåller förbjudna föremål ska frakten eller posten vägras eller kontrolleras om tills kontrollanten är tillfredsställd.

3 § *Sekretess*

4 § *Sekretess*

5 § *Sekretess*

6 § *Sekretess*

7 § *Sekretess*

8 § *Sekretess*

Undantag från säkerhetskontroll

9 § *Sekretess*

10 § *Sekretess*

7 kap. Högriskfrakt

Allmänt

1 § *Sekretess*

2 § *Sekretess*

3 § *Sekretess*

Säkerhetskontroll av högriskfrakt

4 § *Sekretess*

5 § *Sekretess*

6 § *Sekretess*

8 kap. Undantag

1 § Transportstyrelsen kan medge undantag från dessa föreskrifter.

Denna författning träder i kraft den 15 december 2014, då Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:11) om luftfartsskydd för flygningar från tredje land till svenska flygplatser ska upphöra att gälla.

På Transportstyrelsens vägnar

STAFFAN WIDLERT

Annika Ramstedt
(Sjö- och luftfartsavdelningen)

Bilaga 1. Bestämmelser om frakt och post från tredjeland

Utdrag ur bilagan till förordning (EU) nr 185/2010

TILLÄGG 6-G**BESTÄMMELSER OM FRAKT OCH POST FRÅN TREDJE LAND**

En ACC3:s säkerhetsprogram ska i förekommande fall innehålla följande, antingen för varje flygplats i tredjelandet för sig eller som ett allmänt dokument med uppgifter om eventuella variationer vid namngivna flygplatser i tredjelandet:

- a) Beskrivning av åtgärder för flygfrakt och flygpost.
- b) Mottagningsförfaranden.
- c) System och kriterier för säkerhetsgodkända speditörer.
- d) System och kriterier för kända avsändare.
- e) System och kriterier för kontoavsändare.
- f) Standard för säkerhetskontroll och manuell genomsökning.
- g) Platsen där säkerhetskontroll och manuell genomsökning utförs.
- h) Uppgifter om utrustning för säkerhetskontroll.
- i) Uppgifter om operatören eller tjänsteleverantören.
- j) Förteckning över undantag från säkerhetskontroll eller manuell genomsökning.
- k) Hantering av högriskflygfrakt- och flygpost.

Bilaga 2. Försäkran om åtagande – ACC3

Utdrag ur bilagan till förordning (EU) nr 185/2010

TILLÄGG 6-H

FÖRSÄKRAN OM ÅTAGANDE – ACC3 TRANSPORTÖR

Jag intygar

– att såvitt jag känner till är uppgifterna i företagets säkerhetsprogram för försändelser som transporteras till Europeiska unionen från tredjeländer fullständiga och sanningsenliga,

– att det metoder och förfaranden som anges i detta säkerhetsprogram för försändelser som transporteras till Europeiska Unionen från tredjeländer kommer att tillämpas och upprätthållas vid alla platser som omfattas av programmet,

– att detta säkerhetsprogram kommer att uppdateras för att överensstämma med alla framtida relevanta förändringar av EU-lagstiftningen för flygfrakt/flygpost som transporteras till Europeiska Unionen från tredjeländer, såvida inte [flygföretagets namn] meddelar [den behöriga myndighetens namn] att det inte längre önskar transportera försändelser till unionen från något tredje land,

– att [flygföretagets namn] skriftligen kommer att meddela [den behöriga myndighetens namn] om ändringar i relevanta delar av företagets säkerhetsprogram inom tio dagar,

– att företaget har utsett [namn på ansvarig person] för att ha det övergripande ansvaret för säkerhetsåtgärderna avseende frakt-/postverksamheterna vid [namn på tredjelandsflygplatserna] för företagets räkning,

– att [flygföretagets namn] kommer att samarbeta till fullo vid alla inspektioner som krävs och ge tillgång till all dokumentation [...] som inspektörerna begär,

– att [flygföretagets namn] kommer att meddela [den behöriga myndighetens namn] om alla eventuella brister i säkerheten och alla misstänkta omständigheter som kan påverka fraktens/postens säkerhet i tredjelandet, särskilt eventuella försök att dölja förbjudna föremål i försändelser,

– att [flygföretagets namn] kommer att meddela [den behöriga myndighetens namn] om

a) det upphör med sin verksamhet eller byter namn,

b) det inte längre hanterar flygfrakt/flygpost, eller

c) det inte längre kan uppfylla kraven i gällande EU-lagstiftning avseende flygfrakt/flygpost som transporteras till EU från tredjeländer.

Jag ansvarar helt och fullt för denna förklaring.

Namn:

Befattning:

Datum:

Underskrift:

Bilaga 3. Valideringschecklista för ACC3

Utdrag ur bilagan till förordning (EU) nr 185/2010

TILLÄGG 6-C3

Valideringschecklista för ACC3

Godkännande som ACC3 (lufttrafikföretag som transporterar flygfrakt eller flygpost till unionen från ett tredjelands flygplats) är grundkravet för transport av flygfrakt eller flygpost till Europeiska unionen² (EU) eller Island, Norge och Schweiz, och krävs enligt förordning (EU) nr 185/2010, ändrad genom genomförandeförordning (EU) nr 859/2011.³

ACC3-godkännande krävs i princip⁴ för alla flygningar med frakt eller post för transferering, transitering eller lossning vid flygplatser i EU/EES. De behöriga myndigheterna i Europeiska unionens medlemsstater, Island, Norge och Schweiz ansvarar var och en för att godkänna lufttrafikföretag som ACC3. Godkännandet bygger på lufttrafikföretagets säkerhetsprogram och på en kontroll på plats av genomförandet i enlighet med de mål som anges i denna valideringschecklista.

Checklistan är det instrument som ska användas av valideraren för luftfartsskydd i EU för bedömning av nivån för luftfartsskyddet för flygfrakt eller flygpost med destination EU/EES⁵ som transporteras av eller på uppdrag av en ACC3 eller ett lufttrafikföretag som ansöker om ACC3-godkännande.

En valideringsrapport ska tillhandahållas den behöriga myndighet som utfärdar godkännandet och till den validerade verksamhetsutövaren inom högst en månad efter kontrollen på plats. Valideringsrapporten ska åtminstone innehålla följande:

- Den kompletta checklistan undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU och i förekommande fall kommenterad av den validerade verksamhetsutövaren.
- Försäkran om åtagande (tillägg 6-H1 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010) undertecknad av den validerade verksamhetsutövaren.

² Europeiska unionens medlemsstater: Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Förenade kungariket, Grekland, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Polen, Portugal, Rumänien, Slovenien, Slovakien, Spanien, Sverige, Tjeckien, Tyskland, Ungern och Österrike.

³ EUT L 220, 26.8.2011, s. 9. Punkt 6.8.1.1 i förordning (EU) nr 185/2010: Varje lufttrafikföretag som transporterar frakt eller post från en flygplats i ett tredjeland som inte förtecknas i tillägg 6-F för transferering, transitering eller lossning vid någon flygplats som omfattas av förordning (EG) nr 300/2008 ska godkännas som "lufttrafikföretag som transporterar flygfrakt eller flygpost till unionen från ett tredjelands flygplats" (ACC3).

⁴ Detta gäller inte flygfrakt eller flygpost som transporteras från ett litet antal länder som är undantagna från bestämmelserna om ACC3.

⁵ Flygfrakt/flygpost/luftfartyg med destination EU/EES i denna valideringschecklista motsvarar flygfrakt/flygpost/luftfartyg med destination EU samt Island, Norge och Schweiz."SV 22.11.2012 Europeiska unionens officiella tidning L 324/43.

- En förklaring om oberoende (tillägg 11-A i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010) med avseende på den validerade verksamhetsutövaren, undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU.

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

Del 3 – Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram, Del 6 – Databas, Del 7 – Säkerhetskontroll och Del 8 – Högriskfrakt eller högriskpost ska bedömas enligt kraven i kapitel 6.7 och 6.8 i förordning (EU) nr 185/2010. De grundläggande standarderna för övriga delar är standardbestämmelserna och rekommendationerna i bilaga 17 till konventionen angående internationell civil luftfart och anvisningarna i ICAOs Aviation Security Manual (Doc 8973 – Restricted).

Förklarande anmärkningar:

- Alla delar i checklisten måste fyllas i. Om ingen information finns måste detta förklaras.
- Efter varje del ska valideraren för luftfartsskydd i EU fastställa om och i vilken utsträckning målen i delen har uppfyllts.

DEL 1

Identifiering av den validerade verksamhetsutövaren och valideraren

1.1 Valideringsdatum	
Använd exakt datumformat, t.ex. 01.10.2012–02.10.2012	
dd/mm/åååå	
1.2 Datum för föregående validering och unik alfanumerisk identitetskod (UAI) för ACC3 om möjligt	
dd/mm/åååå	
UAI	
1.3 Uppgifter om valideraren för luftfartsskydd	
Namn	
Företag/organisation/myndighet	
UAI	
E-postadress	
Telefon, inkl. landsnummer	

1.4 Namn på det lufttrafikföretag som ska valideras	
Namn	
AOC (drifttillstånd) utfärdat i (statens namn)	
Luftrafikföretagets IATA-kod (International Air Transport Association), eller ICAO-kod (Internationella civila luftfartsorganisationen) om IATA-kod inte finns. Specificera vilken kod som anges	
Stat som ansvarar för godkännande av lufttrafikföretaget som ACC3	
1.5 Uppgifter om platsen för den flygplats i tredjeland som ska valideras eller frakt-/postanläggningar förknippade med den	
Namn	
Flygplatsens IATA- (eller ICAO-) kod	
Land	
1.6 Lufttrafikföretagets typ av verksamhet – Mer än en verksamhetstyp kan vara tillämplig	
a) Transport av passagerare och frakt/post b) Transport av enbart frakt och post c) Transport av enbart frakt d) Transport av enbart post e) Integrator f) Charter	
1.7 Namn och befattning på den person som är ansvarig för luftfartsskydd i samband med flygfrakt/flygpost från tredjeland	
Namn	
Befattning	
E-postadress	
Telefon, inkl. landsnummer	
1.8 Adress till lufttrafikföretagets huvudkontor på den flygplats där besöket äger rum	
Nummer/verksamhetsutövare/byggnad/flygplats	
Gata	
Ort	
Postnummer	
Stat (i förekommande fall)	
Land	

1.9 Adress till lufttrafikföretagets huvudkontor, t.ex. säte	
Nummer/verksamhetsutövare/byggnad/flygplats	
Gata	
Ort	
Postnummer	
Stat (i förekommande fall)	
Land	

DEL 2

ACC3:s organisation och ansvar vid flygplatsen

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

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

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

Referens: Punkt 6.8.3

2.1 Har lufttrafikföretaget en etablerad metod för att säkerställa att flygfrakt eller flygpost omfattas av lämpliga säkerhetsåtgärder innan den lastas på luftfartyg med EU/EES som destination?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv metoden	

2.2 Vidtas säkerhetsåtgärderna av lufttrafikföretaget eller för dess räkning av en verksamhetsutövare som omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram?	
Om JA, precisera	
Om NEJ, vilka verksamhetsutövare som inte omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram vidtar säkerhetsåtgärder för flygfrakt eller flygpost som detta lufttrafikföretag transporterar till EU/EES?	
Beskriv av vilken typ dessa verksamhetsutövare är och precisera — Privat handlingföretag — Statligt reglerat företag — Statlig anläggning eller myndighet för säkerhetskontroll — Annan	
2.3 Med hjälp av vilka metoder och instruktioner säkerställer lufttrafikföretaget att säkerhetsåtgärder vidtas på erforderligt sätt?	
2.4 Har lufttrafikföretaget möjlighet att begära att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas när säkerhetskontroll utförs av en verksamhetsutövare som inte omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram, t.ex. statliga anläggningar?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, precisera	
2.5 Har ett program för säkerhetsgodkända speditörer/kända avsändare för flygfrakt och flygpost införts i enlighet med ICAO-standarder i den stat där flygplatsen som valideringsbesöket äger rum på ligger?	
Om JA, beskriv programmets innehåll och hur det har införts	
2.6 Slutsatser och allmänna kommentarer om processens tillförlitlighet, slutgiltighet och stabilitet.	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 3

Luftrafikföretagets säkerhetsprogram

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

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

Referens: Punkt 6.8.2.1 och tillägg 6-G

Anm.: Följande punkter i tillägg 6-G i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 ska omfattas:

- a) Beskrivning av åtgärder för flygfrakt och flygpost.
- b) Mottagningsförfaranden.
- c) System och kriterier för säkerhetsgodkända speditörer.
- d) System och kriterier för kända avsändare.
- e) System och kriterier för kontoavsändare.
- f) Standard för säkerhetskontroll och manuell genomsökning.
- g) Platsen där säkerhetskontroll och manuell genomsökning utförs.
- h) Uppgifter om utrustning för säkerhetskontroll.
- i) Uppgifter om operatören eller tjänsteleverantören.
- j) Förteckning över undantag från säkerhetskontroll eller manuell genomsökning.
- k) Hantering av högriskfrakt och -post.

3.1 Säkerhetsprogram för luftrafikföretag	
Datum – använd exakt datumformat dd/mm/åååå	
Version	
Har programmet tidigare lämnats in till en behörig myndighet i EU/EES? Om JA, när för ACC3-godkännande? Andra syften?	
3.2 Omfattar säkerhetsprogrammet i tillräcklig utsträckning delarna i förteckningen ovan?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, beskriv varför och precisera skälen	

3.3 Är de åtgärder för luftfartsskydd som beskrivs av säkerhetsprogrammet relevanta och tillräckliga för att skydda flygfrakt/flygpost med destination EU/EES enligt de standarder som krävs?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, beskriv varför och precisera skälen	
3.4 Slutsats: Är säkerhetsprogrammet färdigt, solitt och fullständigt?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, ange skäl	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 4

Rekrytering och utbildning av personal

Mål: ACC3 ska utse personal med ansvar och kompetens för att arbeta med luftfartsskydd avseende flygfrakt eller flygpost. Personal med tillgång till flygfrakt som varit föremål för säkerhetsåtgärder ska ha den kompetens som krävs för att utföra sina uppgifter och ska ha lämplig utbildning.

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

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

Referens: Punkt 6.8.3.1

Anm.:

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

kriminellt föflutet i alla hemvistländer under åtminstone de fem föregående åren (enligt unionens definition).

4.1 Finns det ett förfarande som säkerställer att all personal med direkt och oeskorterad tillgång till flygfrakt/flygpost som varit föremål för säkerhetsåtgärder omfattas av pålitlighetskontroll före anställning för bedömning av bakgrund och kompetens?	
JA eller NEJ	
Om JA, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.	
4.2 Innefattar detta förfarande följande?	
<ul style="list-style-type: none"> – Säkerhetsprövning – Pålitlighetskontroll före anställning – Kontroll av straffregister – Intervjuer – Övrigt (precisera) Förklara uppgifterna, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktas.	
4.3 Finns ett förfarande som säkerställer att den person som har ansvaret för tillämpning och övervakning av genomförandet av säkerhetsåtgärder vid anläggningen omfattas av pålitlighetskontroll före anställning för bedömning av bakgrund och kompetens?	
JA eller NEJ	
Om JA, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.	
4.4 Innefattar detta förfarande följande?	
<ul style="list-style-type: none"> – Säkerhetsprövning – Pålitlighetskontroll före anställning – Kontroll av straffregister – Intervjuer – Övrigt (precisera) Förklara uppgifterna, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktas.	

4.5 Genomgår personal med direkt och oeskorterad tillgång till flygfrakt/flygpost som varit föremål för säkerhetsåtgärder säkerhetsutbildning innan de får tillgång till flygfrakten/flygposten?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv utbildningens innehåll och längd	
4.6 Genomgår personal som tar emot, säkerhetskontrollerar och/eller skyddar flygfrakt/flygpost särskild arbetsrelaterad utbildning?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv utbildningens innehåll och längd	
4.7 Genomgår den personal som avses i punkterna 4.5 och 4.6 repetitionsutbildning?	
JA eller NEJ	
Om JA, ange repetitionsutbildningens innehåll och frekvens	
4.8 Slutsats: Innebär åtgärderna för rekrytering och utbildning att all personal med tillgång till flygfrakt/flygpost som varit föremål för säkerhetsåtgärder har utsetts och utbildats till en standard som är tillräckligt hög för att känna till sitt ansvar i fråga om luftfartsskydd?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, ange skäl	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 5

Mottagningsförfaranden

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

Förfarandet ska omfatta följande:

- Kontroll av huruvida försändelsen levereras av en person som har utsetts av en säkerhetsgodkänd speditör eller känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU och som finns upptagen i dess databas (del 6) eller en sådan säkerhetsgodkänd speditörs kontoavsändare.
- Kontroll av huruvida försändelsen åtföljs av alla luftfartsskyddsrelaterade uppgifter (flygfraktsedel och information om säkerhetsstatus på papper eller elektroniskt) som avser de försändelser av flygfrakt och flygpost som levereras.

- Kontroll av huruvida försändelsen är fri från tecken på manipulation.
- Kontroll av huruvida försändelsen måste behandlas som högriskfrakt och högriskpost.

Referens: Punkt 6.8.3.1

Anm.:

- En säkerhetsgodkänd speditör eller känd avsändare är en verksamhetsutövare som hanterar frakt som har validerats av en validerare för luftfartsskydd i EU eller vars säkerhetsåtgärder har införts i ACC3:s EU-validerade säkerhetsprogram (i detta fall delar ACC3 ansvaret för säkerhetsåtgärder).
- En kontoavsändare är en verksamhetsutövare som hanterar gods för egen räkning under ansvar av en säkerhetsgodkänd speditör som validerats för luftfartsskydd i EU. Denne säkerhetsgodkände speditör har det fulla ansvaret för de säkerhetsåtgärder som vidtas av kontoavsändaren.
- Den person som utsetts är den person som fått i uppdrag att leverera flygfrakten eller flygposten till lufttrafikföretaget. Den person som levererar försändelsen till lufttrafikföretaget ska uppvisa id-kort, pass, körkort eller annan handling som bär personens foto och som har utfärdats eller erkänns av den nationella myndigheten.

5.1 Fastställer lufttrafikföretaget huruvida en försändelse som det tar emot direkt kommer från en säkerhetsgodkänd speditör, en känd avsändare eller en kontoavsändare som validerats eller erkänts i enlighet med unionens lagstiftning om flygfrakt och som finns förtecknad i lufttrafikföretagets databas?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv förfarandet	
5.2 Fastställer lufttrafikföretaget huruvida en försändelse som det tar emot direkt har en flygplats i EU/EES som destination?	
JA eller NEJ – förklara	
5.3 Om JA – vidtar lufttrafikföretaget samma säkerhetsåtgärder för all frakt eller post när destinationen är en flygplats i EU/EES?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv förfarandet	
5.4 Fastställer lufttrafikföretaget huruvida en försändelse som det direkt tar emot ska betraktas som högriskfrakt och högriskpost, inbegripet försändelser som levereras med andra transportsätt än flyg?	
JA eller NEJ	
Om JA, hur? Beskriv förfarandet	

5.5 Fastställer lufttrafikföretaget huruvida en skyddad försändelse som det tar emot har skyddats från obehörig åtkomst eller manipulation?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv (förseglingar, lås etc.)	
5.6 Fastställer lufttrafikföretaget på grundval av givna data huruvida ytterligare säkerhetsåtgärder måste vidtas om lufttrafikföretaget accepterar transitflygfrakt/transitflygpost på denna plats (frakt/post som avgår med samma luftfartyg som den ankom med)?	
JA eller NEJ	
Om JA, hur fastställs det?	
Om NEJ, vilka kontroller genomförs för att garantera luftfartsskyddet avseende flygfrakt/flygpost med destination EU/ EES?	
5.7 Fastställer lufttrafikföretaget på grundval av givna data huruvida ytterligare säkerhetsåtgärder måste vidtas om lufttrafikföretaget accepterar transferflygfrakt/transferflygpost på denna plats (frakt/post som avgår med ett annat luftfartyg än det som den ankom med)?	
JA eller NEJ	
Om JA, hur fastställs det?	
Om NEJ, vilka kontroller genomförs för att garantera luftfartsskyddet avseende flygfrakt/flygpost med destination EU/ EES?	
5.8 Är den person som levererar känd flygfrakt som varit föremål för säkerhetsåtgärder till lufttrafikföretaget skyldig att uppvisa en officiell identitetshandling med foto?	
JA eller NEJ	
5.9 Slutsats: Är mottagningsförfarandena tillräckligt omfattande för att det ska gå att fastställa huruvida flygfrakt eller flygpost kommer från en säker leveranskedja, eller att den måste genomgå säkerhetskontroll?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, ange skäl	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 6

Databas

Mål: Om en ACC3 inte är skyldig att tillämpa hundra procentig säkerhetskontroll för flygfrakt eller flygpost med destination EU/EES ska denne säkerställa att frakten eller posten kommer från en säkerhetsgodkänd speditör, känd avsändare eller säkerhetsgodkänd speditörs kontoavsändare som validerats för luftfartsskydd i EU.

För övervakning av den luftfartsskyddsrelaterade verifieringskedjan ska ACC3 upprätthålla en databas med följande uppgifter för varje verksamhetsutövare eller person som den direkt tar emot frakt eller post från:

- Den inblandade verksamhetsutövarens status (säkerhetsgodkänd speditör eller känd avsändare).
- Uppgifter om företaget, inklusive korrekt företagsadress.
- Företagets typ av verksamhet, utom känslig information om företaget.
- Kontaktuppgifter, även kontaktuppgifterna för säkerhetsansvariga personer (en eller flera).
- Företagets organisationsnummer (om tillämpligt).

När flygfrakt eller flygpost tas emot ska ACC3 kontrollera i databasen om verksamhetsutövaren finns förtecknad. Om verksamhetsutövaren inte finns i databasen ska den flygfrakt eller flygpost som den har levererat säkerhetskontrolleras före ombordlastning.

Referens: Punkterna 6.8.4.1 och 6.8.4.3

6.1 Har lufttrafikföretaget en databas som, i förekommande fall, innehåller de uppgifter som avses ovan angående	
— säkerhetsgodkända speditörer som validerats för luftfartsskydd i EU,	
— kända avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU,	
— en säkerhetsgodkänd speditörs kontoavsändare (på frivillig basis)?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv databasen	
Om NEJ, förklara varför	
6.2 Kan personal som tar emot flygfrakt och flygpost lätt få tillgång till databasen?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv metoden	
6.3 Uppdateras databasen regelbundet så att den personal som tar emot flygfrakt och flygpost har tillgång till tillförlitliga data?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, förklara	

6.4 Slutsats: Har lufttrafikföretaget en databas som säkerställer full insyn i dess förhållande till verksamhetsutövare från vilka det direkt tar emot frakt eller post (som omfattats av säkerhetskontroll eller säkerhetsåtgärder) för transport till unionen/EES?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, ange skäl	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 7

Säkerhetskontroll

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

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

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

Anm.: Även om det enligt punkt 6.8.3.2 fram till och med den 30 juni 2014 är möjligt för en ACC3 att genomföra bestämmelserna i punkt 6.8.3.1 genom att minst uppfylla ICAOs standarder, beaktas EU:s krav på säkerhetskontroll vid valideringen av luftfartsskydd i EU även om valideringen sker före den 1 juli 2014.

Referens: Punkterna 6.8.3.1, 6.8.3.2, 6.8.3.

7.1 Genomförs säkerhetskontrollen av lufttrafikföretaget eller för dess räkning av en verksamhetsutövare som omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram?	
Om JA, precisera. Ange uppgifter om den eller de verksamhetsutövare som omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram, om tillämpligt: — Namn — Platsspecifik adress — Status som godkänd ekonomisk aktör, om tillämpligt	
Om NEJ, vilka verksamhetsutövare som inte omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram genomför säkerhetskontroll av flygfrakt eller flygpost som detta lufttrafikföretag transporterar till EU/EES? Beskriv av vilken typ dessa verksamhetsutövare är och precisera – Privat handlingföretag — Statligt reglerat företag – Statlig anläggning eller myndighet för säkerhetskontroll – Annan	
7.2 Vilka metoder för säkerhetskontroll används för flygfrakt och flygpost?	
Precisera, inbegripet uppgifter om den utrustning som används för säkerhetskontroll av flygfrakt och flygpost (tillverkare, typ, programvaruversion, standard etc.) för alla metoder som används	
7.3 Ingår den utrustning eller den metod (t.ex. sprängämnessundar) som används i EU:s, ECAC:s eller TSA:s senaste förteckning över godkända metoder och utrustning?	
JA eller NEJ	
Om JA, precisera	
Om NEJ, ange detaljerade uppgifter om godkännandet av utrustningen och dagen för detta, samt eventuella indikationer på att den överensstämmer med EU:s standarder	

7.4 Används utrustningen i enlighet med tillverkarens Conops (operativa koncept), och testas och underhålls utrustningen regelbundet?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv metoden	
7.5 Tas försändelsens art i beaktande under säkerhetskontrollen?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv hur det garanteras att den metod för säkerhetskontroll som valts tillämpas enligt en standard som är tillräckligt hög för att i rimlig grad kunna säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen	
7.6 Finns det ett förfarande för att lösa larm som utlöses av utrustningen för säkerhetskontroll?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv förfarandet för att lösa larm i syfte att i rimlig grad säkerställa frånvaron av förbjudna föremål.	
Om NEJ, beskriv vad som händer med försändelsen.	
7.7 Finns det försändelser som är undantagna från säkerhetskontroll?	
JA eller NEJ	
7.8 Finns det undantag som inte är förenliga med unionens förteckning?	
JA eller NEJ	
Om JA, precisera	
7.9 Kontrolleras tillträdet till området för säkerhetskontroll för att säkerställa att endast godkänd och utbildad personal beviljas tillträde?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv	
7.10 Finns ett etablerat system för kvalitetskontroll och/eller testning?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv	

7.11 Slutsats: Säkerhetskontrolleras flygfrakt/flygpost med någon av de metoder eller förfaranden som förtecknas i punkt 6.2.1 i beslut 2010/774/EU enligt en standard som till rimlig grad säkerställer att den inte innehåller några förbjudna föremål?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, ange skäl	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 8

Högriskfrakt eller högriskpost

Mål: Försändelser som har sitt ursprung eller som transfereras på platser som av EU betecknas som högriskområden, eller som förefaller ha utsatts för betydande manipulation, ska betraktas som högriskfrakt och högriskpost. Sådana försändelser ska säkerhetskontrolleras i enlighet med särskilda föreskrifter.

Information om högriskdestinationer och instruktioner för säkerhetskontroll tillhandahålls av den behöriga myndighet i EU/EES som har godkänt en ACC3. ACC3 ska ha ett förfarande för att se till att högriskfrakt eller högriskpost med destination EU/EES identifieras och omfattas av lämpliga kontroller i enlighet med unionens lagstiftning.

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

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

Referens: Punkterna 6.7 och 6.8.3.4

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

8.1 Vet lufttrafikföretagets personal med ansvar för att säkerhetsåtgärder vidtas vilken flygfrakt och flygpost som ska behandlas som högriskfrakt och högriskpost?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv	

8.2 Har lufttrafikföretaget rutiner för identifiering av högriskfrakt och högriskpost?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv	
8.3 Omfattas högriskfrakt och högriskpost av förfaranden för säkerhetskontroll av högriskfrakt eller högriskpost enligt EU-lagstiftningen?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, ange de förfaranden som tillämpas	
8.4 Utfärdar lufttrafikföretaget, efter säkerhetskontrollen, en försäkran om säkerhetsstatus för SHR i den dokumentation som åtföljer försändelsen?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv hur säkerhetsstatusen utfärdas och i vilket dokument	
8.5 Slutsats: Är det förfarande som lufttrafikföretaget har infört relevant och tillräckligt för att säkerställa att all högriskfrakt och högriskpost har behandlats korrekt före lastning?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, ange skäl	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 9

Skydd

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

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

Flygfrakt eller flygpost som varit föremål för säkerhetsåtgärder med destination EU/EES bör vara skild från flygfrakt eller flygpost som inte har varit föremål för säkerhetsåtgärder.

Referens: Punkt 6.8.3

9.1 Skyddas flygfrakten och flygposten av lufttrafikföretaget eller för dess räkning av en verksamhetsutövare som omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram?	
Om JA, precisera	
Om NEJ, vilka verksamhetsutövare som inte omfattas av lufttrafikföretagets säkerhetsprogram vidtar säkerhetsåtgärder för flygfrakt eller flygpost som detta lufttrafikföretag transporterar till EU/EES? Beskriv av vilken typ dessa verksamhetsutövare är och precisera — Privat handlingföretag — Statligt reglerat företag — Statlig anläggning eller myndighet för säkerhetskontroll — Annan	
9.2 Genomförs säkerhetsåtgärder och skydd för att förhindra manipulation under säkerhetskontrollen?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv	
9.3 Finns förfaranden för att säkerställa att flygfrakt/flygpost med destination EU/EES som varit föremål för säkerhetsåtgärder skyddas mot obehörig åtkomst från det ögonblick den varit föremål för säkerhetsåtgärder fram till ombordlastningen?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv hur den är skyddad	
Om NEJ, ange skäl	
9.4 Slutsats: Är skyddet av försändelser tillräckligt starkt för att förhindra obehörig åtkomst?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, ange skäl	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 10

Åtföljande dokumentation

Mål: ACC3 ska se till

1. att försändelsens säkerhetsstatus anges i elektronisk eller skriftlig form i de åtföljande handlingarna, antingen i form av en flygfraktsedel, motsvarande postdokumentation eller i en separat förklaring, och
2. att den unika alfanumeriska identitetskoden anges i elektronisk eller skriftlig form på handlingar som åtföljer försändelserna.

Referens: Punkterna 6.3.2.6 d, 6.8.3.4 och 6.8.3.5

Anm.: Följande beteckningar för säkerhetsstatus får anges:

- ”SPX”, som betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg, eller
- ”SCO”, som betyder att försändelsen endast uppfyller kraven för att lastas ombord på frakt- och postluftfartyg, eller
- ”SHR”, som betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg i enlighet med högriskkrav.

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

10.1 Åtföljs försändelserna av dokumentation som bekräftar tidigare och aktuella säkerhetsåtgärder?	
JA eller NEJ	
Om JA, beskriv innehållet i dokumentationen	
Om NEJ, förklara varför och hur frakt eller post behandlas som ”säker” av lufttrafikföretaget om det lastas på ett luftfartyg	
10.2 Ingår lufttrafikföretagets unika alfanumeriska identitetskod för ACC3 i dokumentationen?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, förklara varför	
10.3 Anges i dokumentationen fraktens säkerhetsstatus och hur denna status tilldelades?	
JA eller NEJ	

10.4 Slutsats: Är förfarandet för dokumentation tillräckligt för att säkerställa att frakt eller post tillhandahålls med åtföljande dokumentation som anger korrekt säkerhetsstatus?	
JA eller NEJ	
Om NEJ, ange skäl	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

DEL 11

Överensstämmelse

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

Gör för era slutsatser åtskillnad mellan följande fyra tänkbara fall:

1. Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram överensstämmer med tillägg 6-G i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 och kontrollen på plats bekräftar överensstämmelse med checklistans mål.
2. Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram överensstämmer med tillägg 6-G i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 men kontrollen på plats bekräftar inte överensstämmelse med checklistans mål.
3. Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram överensstämmer inte med tillägg 6-G i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 men kontrollen på plats bekräftar överensstämmelse med checklistans mål.
4. Lufttrafikföretagets säkerhetsprogram överensstämmer inte med tillägg 6-G i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010 och kontrollen på plats bekräftar inte överensstämmelse med checklistans mål.

11.1 Allmän slutsats: Ange det fall som ligger närmast den situation som validerats	
1, 2, 3 eller 4	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	
Kommentarer från lufttrafikföretaget	

Validerarens namn:

Datum:

Underskrift:

Förteckning över besökta och intervjuade personer och verksamhetsutövare

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

Bilaga 4. Försäkran om åtagande – ACC3 som validerats för luftfartsskydd i EU

Utdrag ur bilagan till förordning (EU) nr 185/2010

TILLÄGG 6-H1

FÖRSÄKRAN OM ÅTAGANDE – ACC3 SOM VALIDERATS FÖR LUFTFARTSSKYDD I EU

För [lufttrafikföretagets namn] räkning noterar jag följande:

I denna rapport fastställs nivån för luftfartsskyddet för frakt med destination EU/EES⁶ med avseende på de säkerhetsstandarder som anges i checklistan eller som avses i denna⁷.

[Lufttrafikföretagets namn] kan betecknas som ”lufttrafikföretag som transporterar flygfrakt eller flygpost till unionen från ett tredjelands flygplats” (ACC3) endast efter att en EU-valideringsrapport har lämnats till och godkänts av den behöriga myndigheten i en av Europeiska unionens medlemsstater eller Island, Norge eller Schweiz för det ändamålet, och uppgifterna om en ACC3 har förts in i unionens databas för säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare.

Om rapporten fastställer bristande efterlevnad av de säkerhetsåtgärder som den avser kan det leda till att ACC3- godkännandet av [lufttrafikföretagets namn] för denna flygplats återkallas, vilket kommer att förhindra [lufttrafikföretagets namn] att transportera flygfrakt eller flygpost till EU/EES via denna flygplats.

Rapportens giltighetstid är fem år, och löper således ut senast den. _____

För [lufttrafikföretagets namn] räkning intygar jag följande:

- [Lufttrafikföretagets namn] kommer att godta lämpliga uppföljningsåtgärder i syfte att kontrollera de standarder som bekräftats av rapporten.
- Eventuella ändringar av [lufttrafikföretagets namn] verksamhet som inte kräver en fullständig ny validering kommer att noteras i den ursprungliga rapporten genom att denna information läggs till samtidigt som den tidigare informationen finns kvar. Detta kan gälla följande ändringar:
 1. Det övergripande ansvaret för luftfartsskydd tilldelas någon annan än den person som anges i punkt 1.7 i tillägg 6–C3 till förordning (EU) nr 185/2010.
 2. Andra förändringar av lokaler eller förfaranden som kan förväntas medföra betydande konsekvenser för luftfartsskyddet.

⁶ Flygplatser i Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Förenade kungariket, Grekland, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjeckien, Tyskland, Ungern, Österrike samt i Island, Norge och Schweiz.

⁷ Förordning (EU) nr 185/2010, ändrad genom genomförandeförordning (EU) nr 859/2011.”

- [Lufttrafikföretagets namn] kommer att informera den myndighet som godkände företaget som ACC3 om [lufttrafikföretagets namn] upphör med sin verksamhet, inte längre hanterar flygfrakt/flygpost eller inte längre kan uppfylla kraven som validerats i denna rapport.
- [Lufttrafikföretagets namn] kommer att upprätthålla den luftfartsskyddsnivå som fastställs i denna rapport och som överensstämmer med de mål som anges i checklistan och, i förekommande fall, genomföra och tillämpa ytterligare säkerhetsåtgärder som krävs för ACC3-godkännande om säkerhetsstandarderna konstaterades vara otillräckliga, fram till nästa validering av [lufttrafikföretagets namn] verksamhet.

För [lufttrafikföretagets namn] räkning tar jag det fulla ansvaret för denna försäkran.

Namn:

Befattning:

Datum:

Underskrift:

Bilaga 5. Valideringschecklista för säkerhetsgodkända fraktagenter i tredje land som validerats ifråga om luftfartsskydd i EU

Utdrag ur bilagan till förordning (EU) nr 185/2010

TILLÄGG 6-C2

VALIDERINGSCHECKLISTA FÖR SÄKERHETSGODKÄNDA FRAKTAGENTER I TREDJELAND SOM VALIDERATS I FRÅGA OM LUFTFARTSSKYDD I EU

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

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

Villkoren för att transportera flygfrakt eller flygpost till unionen⁸, Island, Norge eller Schweiz anges i förordning (EU) nr 185/2010.

Checklistan är det instrument som ska användas av valideraren för luftfartsskydd i EU för bedömning av skyddsnivån för flygfrakt eller flygpost⁹ med destination EU/EES som transporteras av eller på uppdrag av en verksamhetsutövare som ansöker om RA3-godkännande. Checklistan ska bara användas i de fall som anges i punkt 6.8.4.1 b i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010. I de fall som anges i punkt 6.8.4.1 a i bilagan ska valideraren för luftfartsskydd i EU använda en ACC3-checklista.

Om valideraren för luftfartsskydd i EU anser att verksamhetsutövaren uppfyller målen i checklistan, ska en valideringsrapport överlämnas till den validerade verksamhetsutövaren. I valideringsrapporten ska anges att verksamhetsutövaren är en säkerhetsgodkänd fraktagent från tredjeland som

⁸ Europeiska unionens medlemsstater: Belgien, Bulgarien, Tjeckien, Danmark, Tyskland, Estland, Irland, Grekland, Spanien, Frankrike, Italien, Cypern, Lettland, Litauen, Luxemburg, Ungern, Malta, Nederländerna, Österrike, Polen, Portugal, Rumänien, Slovenien, Slovakien, Finland, Sverige och Förenade kungariket.

⁹ Flygfrakt/flygpost/luftfartyg med destination EU/EES i denna valideringschecklista motsvarar flygfrakt/flygpost/luftfartyg med destination EU samt Island, Norge och Schweiz.

validerats i fråga om luftfartsskydd i EU (RA3). En RA3 ska kunna använda rapporten i sina affärsförbindelser med en ACC3. Integrerade delar av valideringsrapporten ska minst innehålla följande:

- a) Den ifyllda checklistan (tillägg 6-C2 som anges i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010) undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU och i förekommande fall kommenterad av den validerade verksamhetsutövaren.
- b) Försäkran om åtagande (tillägg 6-H2 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010) undertecknad av den validerade verksamhetsutövaren.
- c) En förklaring om oberoende (tillägg 11-A i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010) i fråga om den validerade verksamhetsutövaren, undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU.

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

Del 5 – Säkerhetskontroll och del 6 – Högriskfrakt eller högriskpost (HRCM) ska bedömas enligt kraven i kapitel 6.7 och 6.8 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010. För de delar som inte kan bedömas mot kraven i förordning (EU) nr 185/2010 är de grundläggande kraven standarderna och rekommendationerna i bilaga 17 till konventionen angående internationell civil luftfart och anvisningarna i ICAO:s Aviation Security Manual (Doc 8973 – Restricted).

Om valideraren för luftfartsskydd i EU visar att verksamhetsutövaren inte har uppfyllt målen checklistan ska verksamhetsutövaren få en kopia av den ifyllda checklistan där bristerna anges.

Förklarande anmärkningar:

Alla delar i checklistan måste fyllas i. Om ingen information lämnas måste detta förklaras.

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

Del 1

Identifiering av den validerade verksamhetsutövaren och valideraren

1.1 Valideringsdatum Använd exakt datumformat, t.ex. 1.10.2012–2.10.2012	
dd/mm/åååå	
1.2 Datum för föregående validering i förekommande fall	
dd/mm/åååå	
Tidigare RA3-registreringsnummer, om sådana finns	

AEO-certifikat/C-TPAT-status/övriga certifieringar, där sådana finns	
1.3 Uppgifter om valideraren för luftfartsskydd	
Namn	
Företag/organisation/myndighet	
Unik alfanumerisk identitetskod (UAI)	
E-postadress	
Telefonnummer, inkl. landsnummer	
1.4 Verksamhetsutövarens namn	
Namn	
Företagsnummer (t.ex. organisationsnummer, där sådant finns)	
Nummer/avdelning/byggnad	
Gata	
Ort	
Postnummer	
Delstat (i förekommande fall)	
Land	
Boxadress, om sådan finns	
1.5 Organisationens huvudadress (om den avviker från adressen för den anläggning som ska valideras)	
Nummer/avdelning/byggnad	
Gata	
Ort	
Postnummer	
Stat (i förekommande fall)	
Land	
Boxadress, om sådan finns	
1.6 Typ av verksamhet — fler än en verksamhetstyp kan vara tillämplig	
a) endast flygfrakt b) luftfart och andra transportsätt c) speditör med godslokaler c) speditör utan godslokaler e) handlingagent	

f) övriga	
1.7 Tar den sökande...	
a) emot frakt från säkerhetsgodkända fraktagenter från ett annat tredjeland?	
b) emot frakt från kända avsändare i tredjeland?	
c) emot frakt från kontoavsändare i tredjeland?	
d) emot undantaget frakt?	
e) emot frakt som den säkerhetskontrollerar ?	
f) emot frakt som den lagrar?	
g) Övrigt, v.g. specificera.	
1.8 Ungefärligt antal anställda vid anläggningen	
Antal	
1.9 Namn och befattning på den person som är ansvarig för luftfartsskydd i samband med flygfrakt/flygpost från tredjeland	
Namn	
Befattning	
E-postadress	
Telefonnummer, inkl. landsnummer	

Del 2

Organisation och ansvarsfördelning för säkerhetsgodkända fraktagenter från tredjeland som validerats i fråga om luftfartsskydd i EU

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

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

- a) Fysisk säkerhetskontroll som ska hålla en tillräckligt hög standard för att i rimlig grad säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen,
- b) Andra säkerhetsåtgärder, som ingår i säkerhetssystemet för leveranskedjan, som i rimlig grad kan säkerställa att inga förbjudna föremål

finns dolda i försändelsen, och som har använts av en annan RA3, KC3 eller AC3 som utsetts av RA3.

Referens: Punkt 6.8.3

2.1 Har verksamhetsutövaren utarbetat ett säkerhetsprogram?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, gå direkt till punkt 2.5	
2.2 Verksamhetsutövarens säkerhetsprogram	
Datum – använd exakt datumformat dd/mm/åååå	
Version	
Har säkerhetsprogrammet lämnats in och/eller godkänts av den behöriga myndigheten i det land där verksamhetsutövaren är verksam? Om svaret är ja, beskriv förfarandet	
2.3 Omfattar säkerhetsprogrammet i tillräcklig utsträckning de delar som nämns i checklistan (delarna 3-9)?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, beskriv varför och precisera skälen	
2.4 Är säkerhetsprogrammet slutligt, stabilt och fullständigt?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skälen.	
2.5 Har verksamhetsutövaren etablerat en metod för att säkerställa att flygfrakt eller flygpost omfattas av lämpliga säkerhetsåtgärder innan den överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv metoden	
2.6 Har verksamhetsutövaren ett ledningssystem (t.ex. instrument, instruktioner) för att se till att nödvändiga säkerhetsåtgärder genomförs?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv ledningssystemet och ange om det är godkänt, kontrolleras eller tillhandahålls av den behöriga myndigheten eller en annan verksamhetsutövare.	

Om svaret är nej, förklara hur verksamhetsutövaren garanterar att säkerhetsåtgärder vidtas på erforderligt sätt.	
2.7 Slutsatser och allmänna kommentarer om processens tillförlitlighet, slutgiltighet och stabilitet.	
Synpunkter från verksamhetsutövaren	
Kommentarer från valideraren för luftfartsskydd i EU	

Del 3

Rekrytering och utbildning av personal

Mål: RA3 ska utse kompetent och ansvarig personal som ska arbeta med skydd av flygfrakt eller flygpost för att säkerställa att nödvändiga säkerhetsåtgärder vidtas. Personal med tillgång till säker flygfrakt ska ha lämplig utbildning och den kompetens som krävs för att utföra sina uppgifter. För att uppfylla detta mål ska det finnas ett förfarande hos RA3 som säkerställer att all personal (fast anställda, tillfälligt anställda, inhyrd personal, chaufförer osv.) med direkt och oeskorterad tillgång till flygfrakt/flygpost som omfattas eller har omfattats av säkerhetsåtgärder

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

Anmärkning:

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

Referens: Punkt 6.8.3.1

3.1 Finns en rutin som säkerställer att all personal med direkt och oeskorterad tillgång till säker flygfrakt/flygpost omfattas av pålitlighetskontroll före anställning för bedömning av bakgrund och kompetens?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.	
3.2 Omfattar detta förfarande följande?	
<ul style="list-style-type: none"> – Säkerhetsprövning – Pålitlighetskontroll före anställning – Kontroll av straffregister – Intervjuer – Övrigt (precisera) Förklara uppgifterna, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktats.	
3.3 Finns ett förfarande som säkerställer att den person som har ansvaret för tillämpning och övervakning av genomförandet av säkerhetsåtgärder vid anläggningen omfattas av pålitlighetskontroll före anställning för bedömning av bakgrund och kompetens?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.	
3.4 Omfattar detta förfarande följande?	
<ul style="list-style-type: none"> – Säkerhetsprövning – Pålitlighetskontroll före anställning – Kontroll av straffregister – Intervjuer – Övrigt (precisera) Förklara uppgifterna, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktats.	

3.5 Genomgår personal med direkt och oeskorterad tillgång till skyddad flygfrakt/flygpost säkerhetsutbildning innan de får tillgång till flygfrakten/flygposten?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv utbildningens innehåll och längd	
3.6 Genomgår personal som tar emot, säkerhetskontrollerar och/eller skyddar flygfrakt/flygpost särskild arbetsrelaterad utbildning?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv utbildningens innehåll och längd	
3.7 Genomgår den personal som avses i punkterna 3.5 och 3.6 repetitionsutbildning?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja ange repetitionsutbildningens innehåll och frekvens	
3.8 Slutsats: Innebär åtgärderna för rekrytering och utbildning att all personal med tillgång till säker flygfrakt/flygpost på ett korrekt sätt har rekryterats och utbildats till en standard som är tillräckligt hög för att de ska ha kännedom om sitt ansvar i fråga om luftfartsskydd?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl	
Synpunkter från verksamhetsutövaren	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU	

Del 4

Godkännandeförfarande

Mål: RA3 kan ta emot frakt eller post från en annan RA3, KC3, AC3 eller från en okänd avsändare. RA3 ska förfoga över lämpliga rutiner för att ta emot frakt och post för att kunna avgöra om en sändning kommer från en säker leveranskedja eller inte och kunna avgöra vilka säkerhetsåtgärder som måste tillämpas i fråga om sändningen.

En RA3 kan upprätthålla en databas som ska innehålla minst följande uppgifter för varje säkerhetsgodkänd fraktagent eller känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU i enlighet med punkt 6.8.4.1, och som den direkt tar emot frakt eller post från för transport till en ACC3 för transport till unionen:

- a) Uppgifter om företaget, inklusive korrekt företagsadress.
- b) Företagets typ av verksamhet, utom känslig information om företaget.

- c) Kontaktuppgifter, även kontaktuppgifterna för säkerhetsansvariga personer (en eller flera).
- d) Företagets organisationsnummer (om tillämpligt).
- e) Valideringsrapporten, om sådan finns.

Referens: Punkterna 6.8.3.1 och 6.8.4.3

Anmärkning: En RA3 får endast ta emot gods från en AC3 som säker frakt, om nämnda RA3 själv har utsett avsändaren som AC3 och ansvarar för den frakt som avsändaren levererar.

4.1 När verksamhetsutövaren godtar en försändelse, kontrollerar den då om den kommer från en annan RA3, en KC3, en AC3 eller en okänd avsändare?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, hur?	
4.2 Har verksamhetsutövaren upprättat och underhåller en databas med uppgifter om varje RA3, KC3 och AC3 från vilken den direkt tar emot flygfrakt eller flygpost som ska levereras till en ACC3 för transport till unionen?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, specificera vilka uppgifter som finns i databasen.	
Om svaret är nej, hur vet verksamhetsutövaren att frakten kommer från en annan RA3, KC3 eller AC3?	
4.3 Utser verksamhetsutövaren avsändaren som AC3?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv förfarandet och de säkerhetsåtgärder som verksamhetsutövaren kräver av avsändaren.	
4.4 När verksamhetsutövaren accepterar en försändelse, fastställer den då om destinationen är en flygplats i EU/EES?	
JA eller NEJ – förklara.	
4.5 Om svaret är JA – vidtar verksamhetsutövaren samma säkerhetsåtgärder för all frakt eller post när destinationen är en flygplats i EU/EES?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv förfarandet	
4.6 När verksamhetsutövaren accepterar en försändelse, fastställer den då om den ska betraktas som högriskfrakt och högriskpost (se definitionen i del 6), även i fråga om försändelser som levereras med andra transportsätt än flyg?	

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, hur?	
Beskriv förfarandet	
4.7 När verksamhetsutövaren accepterar en försändelse, fastställer den då om den har skyddats från obehörig åtkomst eller manipulation?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv hur (förseglingar, lås, inspektioner, etc.)	
4.8 Är den person som genomför leveransen skyldig att uppvisa en officiell identitetshandling med foto?	
JA eller NEJ	
4.9 Finns det ett förfarande för att identifiera sändningar som måste säkerhetskontrolleras?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, hur?	
4.10 Slutsats: Är förfarandena för att ta emot frakt tillräckliga för att fastställa att flygfrakt/flygpost med en flygplats i EU/EES som destination kommer från en säker leveranskedja, eller måste den säkerhetskontrolleras?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl	
Synpunkter från verksamhetsutövaren	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU	

Del 5

Säkerhetskontroll

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

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

Anmärkning: Även om det enligt punkt 6.8.3.2 fram till och med den 30 juni 2014 är möjligt för en ACC3 att tillämpa bestämmelserna i punkt 6.8.3.1 genom att minst uppfylla ICAO:s standarder, så beaktas EU:s krav på

säkerhetskontroll vid valideringen av luftfartsskydd i EU även om valideringen sker före den 1 juli 2014.

Referens: Punkt 6.8.3

5.1 Genomförs säkerhetskontrollen av en annan verksamhetsutövare på uppdrag av verksamhetsutövaren?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja: Beskriv av vilken typ dessa verksamhetsutövare är och precisera - Privata säkerhetsföretag - Statligt reglerat företag - Statlig anläggning eller myndighet för säkerhetskontroll - Andra Ange typen av avtal/kontrakt mellan den validerade verksamhetsutövaren och den verksamhetsutövare som utför säkerhetskontroll på dess vägnar.	
5.2 Vilka metoder för säkerhetskontroll används för flygfrakt och flygpost?	
Precisera, inbegripet uppgifter om den utrustning som används för säkerhetskontroll av flygfrakt och flygpost (tillverkare, typ, programvaruversion, standard, serienummer etc.) för alla metoder som används	
5.3 Ingår den utrustning eller den metod (t.ex. sprängämnesshundar) som används i EU:s, ECAC:s eller TSA:s senaste förteckning över godkända metoder och utrustning?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, precisera	
Om svaret är nej, ange detaljerade uppgifter om godkännandet av utrustningen och datum för detta, samt eventuella indikationer på att den överensstämmer med EU:s standarder för utrustning	
5.4 Används utrustningen i enlighet med tillverkarens Conops (operativa koncept), och testas och underhålls utrustningen regelbundet?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv metoden	

5.5. Beaktas försändelsens art vid säkerhetskontrollen?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv hur det garanteras att den valda metoden för säkerhetskontroll tillämpas enligt en standard som är tillräckligt hög för att i rimlig grad kunna säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen.	
5.6 Finns det en rutin för att lösa larm som utlöses av utrustningen för säkerhetskontroll? (i fråga om viss utrustning (t.ex. röntgenutrustning), utlöses larmet av operatören själv)	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv förfarandet för att utreda larm i syfte att i rimlig grad säkerställa frånvaron av förbjudna föremål.	
Om svaret är nej, beskriv vad som händer med försändelsen.	
5.7 Undantas vissa försändelser från säkerhetskontroll?	
JA eller NEJ	
5.8 Finns det undantag som inte är förenliga med unionens förteckning?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, precisera	
5.9 Är tillträdet till området för säkerhetskontroll kontrollerat så att endast godkänd och utbildad personal beviljas tillträde?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv	
5.10 Finns ett etablerat system för kvalitetskontroll och/eller testning?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv	
5.11 Slutsats: Säkerhetskontrolleras flygfrakt/flygpost med någon av de metoder eller förfaranden som förtecknas i punkt 6.2.1 i beslut 2010/774/EU enligt en standard som till rimlig grad säkerställer att den inte innehåller några förbjudna föremål?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl	

Synpunkter från verksamhetsutövaren	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU	

Del 6

Högriskfrakt eller högriskpost

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

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

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

Referens: Punkt 6.7

Anmärkning: För högriskfrakt eller högriskpost som klargjorts för transport till EU/EES ska säkerhetsstatusen ”SHR” utfärdas, vilket betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg i enlighet med högriskkrav.

6.1 Vet personalen med ansvar för att vidta säkerhetsåtgärder vilken flygfrakt och flygpost som ska behandlas som högriskfrakt och högriskpost?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv	
6.2 Har verksamhetsutövaren rutiner för identifiering av högriskfrakt och högriskpost?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv	
6.3 Omfattas högriskfrakt och högriskpost av förfaranden för säkerhetskontroll av högriskfrakt eller högriskpost enligt unionslagstiftningen?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange de rutiner som tillämpas	
6.4 Utfärdar verksamhetsutövaren, efter säkerhetskontrollen, en försäkran om säkerhetsstatus för SHR i den dokumentation som åtföljer försändelsen?	
JA eller NEJ	

Om svaret är ja, beskriv hur säkerhetsstatusen utfärdas och i vilket dokument	
6.5 Slutsats: Är de rutiner som verksamhetsutövaren har infört relevanta och tillräckliga för att säkerställa att all högriskfrakt och högriskpost har behandlats korrekt före lastning?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl	
Synpunkter från verksamhetsutövaren	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU	

Del 7

Skydd av flygfrakt och flygpost

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

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

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

Referens: Punkt 6.8.3.1

7.1 Skyddas säker flygfrakt och flygpost på uppdrag av den validerade verksamhetsutövaren eller av en annan verksamhetsutövare?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja: Beskriv av vilken typ dessa verksamhetsutövare är och precisera - Privata säkerhetsföretag - Statligt reglerat företag - Statlig anläggning eller myndighet för säkerhetskontroll - Andra	
7.2 Genomförs säkerhetsåtgärder och skydd av frakten för att förhindra manipulation under säkerhetskontrollen?	

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv Ange vilken eller vilka typer av skydd som finns: - Fysiska (staket, barriär, stabilt konstruerad byggnad osv.) - Personer (patruller etc.) - Tekniskt (övervakningskameror, alarmsystem, etc.) Och förklara hur de är utformade	
7.3 Är den säkra flygfrakten/flygposten endast tillgänglig för personer med tillstånd?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv Ange hur samtliga tillträdespunkter (inklusive dörrar och fönster) till identifierbar och skyddad flygfrakt/flygpost kontrolleras.	
7.4 Finns det rutiner för att säkerställa att flygfrakt/flygpost med destination EU/EES som varit föremål för säkerhetsåtgärder skyddas mot obehörig åtkomst från det ögonblick den varit föremål för säkerhetsåtgärder fram till ombordlastningen eller till att den överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv hur den är skyddad (fysiskt, med personal, tekniskt osv.) Ange även om byggnaden är stabilt konstruerad och av vilket material.	
Om svaret är nej, ange skäl	
7.5 Slutsats: Är skyddet av försändelser tillräckligt starkt för att förhindra olaglig åtkomst?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl	
Synpunkter från verksamhetsutövaren	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU	

Del 8

Dokumentation

Mål: Försändelsens säkerhetsstatus ska anges i elektronisk eller skriftlig form i de åtföljande handlingarna, antingen i form av en flygfraktsedel, motsvarande postdokumentation eller i en separat förklaring. Säkerhetsstatusen ska utfärdas av RA3.

Referens: Punkterna 6.3.2.6 d och 6.8.3.4.

Anmärkning: Följande beteckningar för säkerhetsstatus får anges:

- ”SPX”, som betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg, eller
- ”SCO”, som betyder att försändelsen endast uppfyller kraven för att lastas ombord på frakt- och postluftfartyg, eller
- ”SHR”, som betyder att försändelsen är säker för passagerar-, frakt- och postluftfartyg i enlighet med högriskkrav.

8.1 Har verksamhetsutövaren i medföljande dokumentation (t.ex. flygfraktsedel) angett fraktens status och hur den fastställdes?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, förklara	
8.2 Slutsats: Är förfarandet för dokumentation tillräckligt för att säkerställa att frakt eller post tillhandahålls med åtföljande dokumentation som anger korrekt säkerhetsstatus?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl	
Synpunkter från verksamhetsutövaren	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU	

Del 9

Transport

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

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

Referens: Punkt 6.8.3

9.1 Hur fraktas flygfrakten/flygposten till ACC3/annan RA3?	
a) Validerade verksamhetsutövarens egen transport?	
JA eller NEJ	
b) Transporteras av andra RA3 eller ACC3?	
JA eller NEJ	
c) Underleverantör som används av den validerade verksamhetsutövaren?	
JA eller NEJ	
9.2 Är flygfrakten/flygposten förpackad så att det tydligt syns om den utsatts för manipulering?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, hur?	
9.3 Är fordonet låst eller förseglat före transport?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, hur?	
9.4 Om numrerade förseglingar används, kontrolleras åtkomsten till dessa, och registreras numren?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, specificera	
9.5 I förekommande fall, undertecknar respektive transportföretag åkeriförsäkring?	
JA eller NEJ	
9.6 Har den person som transporterar godset varit föremål för särskilda säkerhetsåtgärder och blivit utbildad i säkerhetsmedvetenhet innan denne får tillåtelse att transportera säker flygfrakt och/eller flygpost?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv vilken typ av säkerhetsåtgärder (pålitlighetskontroll före anställning, säkerhetsprövning, etc.) och vilka slags utbildning det rör sig om (utbildning om säkerhetsfrågor, etc.)	
9.7 Slutsats: Är åtgärderna tillräckliga för att skydda flygfrakt/flygpost mot obehörig åtkomst under transport?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl	
Synpunkter från verksamhetsutövaren	

Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU	
---	--

Del 10

Överensstämmelse

Mål: Efter att ha bedömt de nio föregående delarna i denna checklista, ska valideraren för luftfartsskydd i EU avgöra om kontrollen på plats bekräftar tillämpningen av säkerhetsåtgärder i enlighet med målen i checklistan för flygfrakt/flygpost med destination EU/EES.

Två alternativ är möjliga. Om valideraren för luftfartsskydd i EU anser att verksamhetsutövaren

- a) uppfyller målen i checklistan. Valideraren ska förse den validerade verksamhetsutövaren med originalet av valideringsrapporten och ange att verksamhetsutövaren är en säkerhetsgodkänd fraktagent från tredjeland som validerats i fråga om luftfartsskydd i EU.
- b) inte uppfyller målen i checklistan. I sådant fall ska verksamhetsutövaren inte godkännas för att leverera säker flygfrakt eller flygpost med EU/EES som destination till en ACC3 eller en annan RA3. Verksamhetsutövaren ska få en kopia av den ifyllda checklistan där bristerna anges.

I allmänhet ska valideraren för luftfartsskydd i EU besluta om att frakt och post som hanteras av den validerade verksamhetsutövaren behandlas på ett sådant sätt att den kan anses vara säker att flygas till EU/EES i enlighet med tillämpliga unionsbestämmelser i när den överlämnas till en ACC3 eller en annan RA3.

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

10.1 Allmän slutsats:	
Bedömning (och anmälan) (markera det som gäller) Om det rör sig om ett ”Godkänt” kommer verksamhetsutövaren att betraktas som en säkerhetsgodkänd fraktagent från tredjeland som validerats i fråga om luftfartsskydd i EU (RA3).	Godkänt/ Icke godkänt
Om den övergripande bedömningen leder till ett ”Icke godkänt” ange nedan inom vilka områden verksamhetsutövaren inte uppfyller de föreskrivna säkerhetsstandarderna eller uppvisar särskilda brister. Det ska också anges vilka förändringar som krävs för att den föreskrivna standarden ska uppnås och ett godkännande ska kunna ges.	

Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU	
Synpunkter från verksamhetsutövaren	

Validerarens namn:

Datum:

Underskrift:

BILAGA – FÖRTECKNING ÖVER BESÖKTA OCH INTERVJUADE PERSONER OCH VERKSAMHETSUTÖVARE

Fyll i uppgifter om verksamhetsutövarens namn, kontaktpersonens namn och datumet för besöket eller intervjun.

Verksamhetsutövarens namn	Kontaktpersonens namn	Datum för besök/intervjun

Bilaga 6. Försäkran om åtagande – säkerhetsgodkänd fraktagent som validerats för luftfartsskydd i EU (RA3)

Utdrag ur bilagan till förordning (EU) nr 185/2010

TILLÄGG 6-H2**FÖRSÄKRAN OM ÅTAGANDE – SÄKERHETSGODKÄND FRAKT-AGENT SOM VALIDERATS FÖR LUFTFARTSSKYDD I EU (RA3)**

För [namn på RA3] räkning noterar jag följande:

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

[Namn på RA3] får endast utses som ”säkerhetsgodkänd fraktagent som validerats för luftfartsskydd i EU” (RA3) om en validering av luftfartsskydd i EU har genomförts med resultatet ”Godkänt” av en validerare för luftfartsskydd i EU som anges i unionens databas för säkerhetsgodkända frakt- agenter och kända avsändare.

Om rapporten fastställer bristande efterlevnad av de säkerhetsåtgärder som den avser kan detta leda till att det RA3-godkännande av [namn på RA3] som redan erhållits för denna anläggning återkallas, vilket kommer att hindra [namn på RA3] från att överlämna säker flygfrakt eller flygpost med destination EU/EES till en ACC3 eller annan RA3.

Rapportens giltighetstid är fem år, och den löper således ut senast den_____.

För [namn på RA3] räkning intygar jag följande:

a) [namn på RA3] kommer att acceptera att lämpliga åtgärder vidtas i syfte att följa upp och kontrollera de standarder som bekräftats av rapporten.

b) Eventuella ändringar av [namn på RA3] verksamhet som inte kräver en fullständig ny validering kommer att noteras i den ursprungliga rapporten genom att denna information läggs till samtidigt som den tidigare informationen finns kvar. Detta kan gälla följande ändringar:

1. Det övergripande ansvaret för luftfartsskydd tilldelas någon annan än den person som anges i punkt 1.8 i tillägg 6-C2 till förordning (EU) nr 185/2010.

2. Andra förändringar av anläggningar eller rutiner som kan förväntas medföra betydande konsekvenser för luftfartsskyddet.

c) [namn på RA3] kommer att underrätta de ACC3 och RA3 till vilka den levererar säker flygfrakt och/eller flygpost om [namn på RA3] upphör med sin verksamhet, inte längre hanterar flygfrakt/flygpost eller inte längre kan uppfylla kraven som validerats i denna rapport.

d) [namn på RA3] kommer att upprätthålla den luftfartsskyddsnivå som fastställs i denna rapport och som överensstämmer med de mål som anges i checklistan och, i förekommande fall, genomföra och tillämpa ytterligare säkerhetsåtgärder som krävs för RA3-godkännande om säkerhets-

TSFS 2014:86

Bilaga 6

standarderna konstaterades vara otillräckliga, fram till nästa validering av [namn på RA3] verksamhet.

För [namn på RA3] räkning tar jag det fulla ansvaret för denna försäkran.

Namn:

Befattning:

Datum:

Underskrift:

Bilaga 7. Valideringschecklista för kända avsändare från tredje land som validerats för luftfartsskydd i EU

Utdrag ur bilagan till förordning (EU) nr 185/2010

TILLÄGG 6-C4

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

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

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

Villkoren för att transportera flygfrakt eller flygpost till unionen (EU) eller Island, Norge och Schweiz finns i förordning (EU) nr 185/2010, ändrad genom förordningarna (EG) nr 859/2011 och 1082/2012.

Valideraren för luftfartsskydd i EU ska använda checklistan som verktyg för att bedöma skyddsnivån för flygfrakt eller flygpost med destination EU/EES som transporteras av eller på uppdrag av en verksamhetsutövare som ansöker om KC3-godkännande. Checklistan ska bara användas i de fall som anges i punkt 6.8.4.1 b i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010. I de fall som anges i punkt 6.8.4.1 a i bilagan ska valideraren för luftfartsskydd i EU använda en ACC3-checklista.

Om valideringen av luftfartsskydd i EU visar att verksamhetsutövaren uppfyller målen i checklistan, ska en valideringsrapport överlämnas till den validerade verksamhetsutövaren. I valideringsrapporten ska anges att verksamhetsutövaren är en känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU (KC3). En KC3 ska kunna använda rapporten i sina affärsförbindelser med alla ACC3 och RA3. Integrerade delar av valideringsrapporten ska minst innehålla följande:

- a) Den ifyllda checklistan (tillägg 6-C4 som anges i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010) undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU och i förekommande fall kommenterad av den validerade verksamhetsutövaren.
- b) Försäkran om åtagande (tillägg 6-H3 i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010) undertecknad av den validerade verksamhetsutövaren.

- c) En förklaring om oberoende (tillägg 11-A i bilagan till förordning (EU) nr 185/2010) i fråga om den validerade verksamhetsutövaren, undertecknad av valideraren för luftfartsskydd i EU.

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

För de delar som inte kan bedömas mot kraven i förordning (EU) nr 185/2010 är de grundläggande kraven standarderna och rekommendationerna i bilaga 17 till konventionen angående internationell civil luftfart och anvisningarna i ICAO:s Aviation Security Manual (Doc 8973 – Restricted).

Om valideringen av luftfartsskydd i EU visar att verksamhetsutövaren inte har uppfyllt målen checklistan ska verksamhetsutövaren få en kopia av den ifyllda checklistan där bristerna anges.

Förklarande anmärkningar:

1. Alla delar i checklistan måste fyllas i. Om ingen information lämnas måste detta förklaras.
2. Valideraren för luftfartsskydd i EU ska fastställa om, och i vilken utsträckning, målen i delen har uppfyllts efter varje del.

Del 1

Organisation och ansvarsfördelning

1.1 Valideringsdatum	
Använd exakt datumformat, t.ex. 1.10.2012–2.10.2012	
dd/mm/åååå	
1.2 Datum för föregående validering i förekommande fall	
dd/mm/åååå	
Tidigare KC3-registreringsnummer, om sådana finns	
AEO-certifikat/C-TPAT-status/övriga certifieringar, där sådana finns	
1.3 Uppgifter om valideraren för luftfartsskydd	
Namn	
Företag/organisation/myndighet	
Unik alfanumerisk identitetskod (UAI)	
E-postadress	

Telefonnummer, inkl. landsnummer	
1.4 Verksamhetsutövarens namn	
Namn	
Företagsnummer (t.ex. organisationsnummer om sådant finns)	
Nummer/avdelning/byggnad	
Gata	
Ort	
Postnummer	
Stat (i förekommande fall)	
Land	
Boxadress, om sådan finns	
1.5 Organisationens huvudadress (om den avviker från adressen för den anläggning som ska valideras)	
Nummer/avdelning/byggnad	
Gata	
Ort	
Postnummer	
Delstat (i förekommande fall)	
Land	
Boxadress, om sådan finns	
1.6 Typ av verksamhet - typ av frakt som hanteras	
Vilken är verksamhetens art — typ av frakt som hanteras i den sökandes anläggningar?	
1.7 Har den sökande ansvar för... ?	
a) Tillverkning b) Förpackning c) Lagring d) Klarering e) Övrigt, v.g. specificera	
1.8 Ungefärligt antal anställda vid anläggningen	
Antal	
1.9 Namn och befattning på den person som är ansvarig för luftfartsskydd i samband med flygfrakt/flygpost från tredjeland	
Namn	

Befattning	
E-postadress	
Telefonnummer, inkl. landsnummer	

Del 2

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

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

KC3 ska ha infört rutiner för att säkerställa att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas för all flygfrakt och flygpost med destination EU/EES och att säker frakt eller post skyddas tills den överlämnas till en ACC3 eller en RA3. Säkerhetsåtgärderna ska bestå av åtgärder som i rimlig grad kan säkerställa att inga förbjudna föremål finns dolda i försändelsen.

Referens: Punkt 6.8.3

2.1 Har verksamhetsutövaren utarbetat ett säkerhetsprogram?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, gå direkt till punkt 2.5	
2.2 Verksamhetsutövarens säkerhetsprogram	
Datum – använd exakt datumformat dd/mm/åååå	
Version	
Har säkerhetsprogrammet lämnats in till och/eller godkänts av den behöriga myndigheten i det land där verksamhetsutövaren är verksam? Om svaret är ja, beskriv förfarandet	
2.4 Omfattar säkerhetsprogrammet i tillräcklig utsträckning de delar som nämns i checklistan (delarna 4-11)?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, beskriv varför och precisera skälen	

2.4 Är säkerhetsprogrammet slutligt, stabilt och fullständigt?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skälen.	
2.5 Har verksamhetsutövaren etablerad en metod för att säkerställa att flygfrakt eller flygpost med destination EU/EES omfattas av lämpliga säkerhetsåtgärder innan den transporteras till en ACC3 eller RA3?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv metoden	
2.6 Har verksamhetsutövaren ett ledningssystem (t.ex. instrument, instruktioner, etc.) för att se till att nödvändiga säkerhetsåtgärder genomförs?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv ledningssystemet och ange om det är godkänt, kontrolleras eller tillhandahålls av den behöriga myndigheten eller en annan verksamhetsutövare.	
Om svaret är nej, förklara hur verksamhetsutövaren garanterar att säkerhetsåtgärder vidtas på erforderligt sätt.	
2.7 Slutsatser och allmänna kommentarer om processens tillförlitlighet, sluttillgänglighet och stabilitet.	
Synpunkter från verksamhetsutövaren	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU	

Del 3

Identifierbar flygfrakt/flygpost

Mål: Att fastställa den punkt (eller plats) där frakt/post blir identifierbar som flygfrakt/flygpost dvs.. när och var frakten/posten kan identifieras som flygfrakt/flygpost.

3.1 Fastställande, genom inspektion av produktionsområde, förpackningsanläggning, lager, urvals- och klareringsområde och andra berörda områden, var och hur en flygfrakt-/flygpostförsändelse med destination EU/EES blir identifierbar som sådan.	
Beskriv	
Synpunkter från verksamhetsutövaren	
Synpunkter från valideraren för	

luftfartsskydd i EU	
---------------------	--

OBS! I delarna 6–9 ska detaljerade uppgifter lämnas om hur identifierbar flygfrakt/flygpost skyddas mot obehörig åtkomst och manipulering.

Del 4

Rekrytering och utbildning av personal

Mål: KC3 ska utse kompetent och ansvarig personal för att arbeta med skydd av flygfrakt eller flygpost och för att säkerställa att nödvändiga säkerhetsåtgärder vidtas. Personal med tillgång till identifierbar flygfrakt ska ha lämplig utbildning och besitta den kompetens som krävs för att utföra sina uppgifter..

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

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

Anmärkning:

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

Referens: Punkt 6.8.3.1

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

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

Om svaret är ja, ange antalet föregående år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken enhet som utför kontrollen.	
4.2 Omfattar dessa rutiner följande?	
<ul style="list-style-type: none"> – Säkerhetsprövning – Pålitlighetskontroll före anställning – Kontroll av straffregister – Intervjuer – Övrigt (precisera) Förklara vilka moment som ingår, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktas.	
4.3 Finns det rutiner som säkerställer att den person som har ansvaret för tillämpning och övervakning av genomförandet av säkerhetsåtgärder vid anläggningen omfattas av pålitlighetskontroll före anställning för bedömning av bakgrund och kompetens?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, ange antalet år som beaktas för pålitlighetskontrollen före anställning och ange vilken verksamhetsutövare som utför kontrollen.	
4.4 Omfattar detta förfarande följande?	
<ul style="list-style-type: none"> – Säkerhetsprövning – Pålitlighetskontroll före anställning – Kontroll av straffregister – Intervjuer – Övrigt (precisera) Förklara vilka moment som ingår, ange vilken verksamhetsutövare som utför dem och ange i förekommande fall den föregående tidsperiod som beaktas.	
4.5 Genomgår personal med tillgång till identifierbar flygfrakt/flygpost utbildning innan de får denna tillgång?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv utbildningens innehåll och längd	
4.6 Genomgår den personal som avses i punkt 4.5 repetitionsutbildning?	
JA eller NEJ	

Om svaret är ja, ange repetitions- utbildningens innehåll och frekvens	
4.7 Slutsats: Innebär åtgärderna för rekrytering och utbildning att all personal med tillgång till identifierbar flygfrakt/flygpost med destination EU/EES på ett korrekt sätt har rekryterats och utbildats till en standard som är tillräckligt hög för att de ska ha kännedom om sitt ansvar i fråga om luftfartsskydd?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl	
Synpunkter från verksamhetsutövaren	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU	

Del 5

Fysisk säkerhet

Mål: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att flygfrakt och/eller flygpost med destination EU/EES skyddas mot obehörig åtkomst och/eller otillåtet manipulerande. Om sådan frakt eller post inte skyddas, får den inte överlämnas till en ACC3 eller RA3 som säker last eller post.

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

- Fysisk säkerhet kan vara, men är inte begränsad till följande:
- Fysiska hinder, t.ex. avspärning eller hinder.
- Teknik som använder larm och/eller övervakningskameror.
- Personal, exempelvis anställda som arbetar med att utföra övervakningen.

Referens: Punkt 6.8.3.1

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

JA eller NEJ	
<p>Om svaret är ja, hur kontrolleras tillträdet? Förklara och beskriv.</p> <p>Flera svar är möjligt</p> <ul style="list-style-type: none"> – Av säkerhetspersonal – Av annan personal – Manuella kontroller om personer beviljas tillträde till området – Elektroniska system för kontroll av tillträde – Annat (ange vilket) 	
<p>Om svaret är ja, hur säkerställs det att en person har tillstånd att vistas på området? Förklara och beskriv.</p> <p>Det går att ange flera svar.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Användning av ett företagsidentitetskort – Användning av en annan typ av identitetskort t.ex. pass eller körkort – Förteckning över godkända personer som används av (säkerhets-) personal – Elektroniska tillstånd, t.ex. genom användning av chip – Distribution av nycklar eller tillträdeskoder endast till godkänd personal – Annat (ange vilket) 	
5.2 Är alla tillträdespunkter till identifierbar flygfrakt/flygpost skyddade? Detta inbegriper tillträdespunkter som inte används permanent och punkter som normalt sett inte används som tillträdespunkter, t.ex. fönster	
JA eller NEJ	
<p>Om svaret är ja, hur säkras dessa punkter? Förklara och beskriv. Flera svar är möjligt.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Närvaro av säkerhetspersonal – Elektroniska system för kontroll av tillträde <p>som ger tillträde till en person åt gången</p> <ul style="list-style-type: none"> – Hinder, t.ex. luckor eller lås – System med bevakningskameror – Inbrottslarm 	
5.3 Finns det ytterligare åtgärder för att allmänt öka förbättra säkerheten i lokalerna?	
JA eller NEJ	

Om svaret är ja, förklara och beskriv vilka de är – Stängsel eller hinder – System med bevakningskameror – Inbrottslarm – Övervakning och patrullering – Annat (ange vilket)	
5.3 Är byggnadens konstruktion solid?	
JA eller NEJ	
5.5 Slutsats: Är verksamhetsutövarens åtgärder tillräckliga för att förebygga obehörig åtkomst till de områden inom anläggningen och i lokalerna där identifierbar flygfrakt/flygpost med destination EU/EES hanteras eller lagras?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl	
Synpunkter från verksamhetsutövaren	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU	

Del 6

Produktion

Mål: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att flygfrakt och/eller flygpost med destination EU/EES skyddas mot obehörig åtkomst och/eller otillåtet manipulerande. Om sådan frakt eller post inte skyddas, får den inte överlämnas till en ACC3 eller RA3 som säker frakt eller post.

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

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

6.1 Är tillträdet till produktionsområdet kontrollerat och begränsat till godkända personer?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, förklara hur tillträdet kontrolleras och begränsas till godkända personer	
6.2 Övervakas produktionsprocessen?	
JA eller NEJ	

Om svaret är ja, förklara hur den övervakas	
6.3 Finns det kontroller som förebygger manipulering under produktionskedet?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv	
6.4 Slutsats: Vidtar verksamhetsutövaren tillräckliga åtgärder för att skydda den identifierbara flygfrakten/flygposten med destination EU/EES mot obehörig åtkomst eller manipulering under produktionsfasen?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl	
Synpunkter från verksamhetsutövaren	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU	

Del 7

Förpackning

Mål: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att flygfrakt och/eller flygpost med destination EU/EES skyddas mot obehörig åtkomst och/eller otillåtet manipulerande under förpackningsfasen. Om sådan frakt eller post inte skyddas, får den inte överlämnas till en ACC3 eller RA3 som säker frakt eller post.

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

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

7.1 Är tillträdet till förpackningsområdet kontrollerat och begränsat till godkända personer?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, förklara hur tillträdet kontrolleras och begränsas till godkända personer	
7.2 Övervakas förpackningsprocessen?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, förklara hur den övervakas	

7.3 Finns det kontroller som förebygger manipulering under förpackningskedet?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv	
7.3 Beskriv den slutgiltiga ytterförpackningen:	
a) Är den färdiga ytterförpackningen robust?	
JA eller NEJ	
Beskriv	
b) Är den utformad så att det tydligt syns om den har utsatts för manipulering?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv vilken process som används för att det tydligt ska synas om den utsatts för manipulering, exempelvis med hjälp av numrerade förseglingar, säkerhetstejp eller särskilda stämplor, etc.	
Om svaret är nej, beskriv vilka skyddsåtgärder som vidtagits för att säkerställa försändelsens integritet.	
7.4 Slutsats: Vidtar verksamhetsutövaren tillräckliga åtgärder för att skydda den identifierbara flygfrakten/flygposten med destination EU/EES mot obehörig åtkomst eller manipulering under förpackningsfasen?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl	
Synpunkter från verksamhetsutövaren	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU	

Del 8

Lagring

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

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

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

8.1 Är tillträdet till lagerområdet kontrollerat och begränsat till godkända personer?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, förklara hur tillträdet kontrolleras och begränsas till godkända personer	
8.2 Lagras den färdigställda och förpackade flygfrakten/flygposten säkert och kontrolleras den för spår av manipulering?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv	
Om svaret är nej, förklara hur verksamhetsutövaren garanterar att den färdigställda och förpackade flygfrakten/flygposten med destination EU/EES, flygfrakt och flygpost skyddas mot obehörig åtkomst och manipulering.	
8.3 Slutsats: Vidtar verksamhetsutövaren tillräckliga åtgärder för att skydda den identifierbara flygfrakten/flygposten med destination EU/EES mot obehörig åtkomst eller manipulering under lagringen?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl	
Synpunkter från verksamhetsutövaren	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU	

Del 9

Klarering

Mål: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att flygfrakt och/eller flygpost med destination EU/EES skyddas mot obehörig åtkomst och/eller otillåtet under klareringen. Om sådan frakt eller post inte skyddas, får det inte överlämnas till en ACC3 eller RA3 som säker frakt eller post.

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

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

9.1 Är tillträdet till klareringsområdet kontrollerat och begränsat till godkända personer?	
JA eller NEJ	

Om svaret är ja, förklara hur tillträdet kontrolleras och begränsas till godkända personer	
9.2 Vem har tillgång till klareringsområdet? Det går att ange flera svar.	
– Anställda hos verksamhetsutövaren – Chaufförer – Besökare – Underleverantörer – Övriga, specificera	
9.3 Övervakas klareringsprocessen?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, förklara hur den övervakas	
9.4 Finns det kontroller som förebygger manipulering inom klareringsområdet?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv	
9.5 Slutsats: Vidtar verksamhetsutövaren tillräckliga åtgärder för att skydda identifierbar flygfrakt/flygpost med destination EU/EES mot obehörig åtkomst eller manipulering under klareringen?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl	
Synpunkter från verksamhetsutövaren	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU	

Del 10

Försändelser från andra källor

Mål: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att frakt eller post, som inte har KC3 som upphovsman, inte överlämnas till en ACC3 eller en RA3 som säker frakt eller post.

En KC3 kan överlämna försändelser som inte har KC3 som upphovsman till en RA3 eller en ACC3, förutsatt att

- dessa försändelser hålls åtskilt från försändelser till vilka KC3 är upphovsman, och
- ursprunget är tydligt angivet på försändelsen eller på åtföljande dokumentation.

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

10.1 Tar verksamhetsutövaren emot försändelser av frakt eller post avsett för flygtransport från andra företag?

JA eller NEJ	
Om svaret är ja, hur hålls dessa försändelser åtskilda från företagets egen frakt eller post, och hur identifieras de för den säkerhetsgodkända fraktagenten eller transportföretaget?	
Synpunkter från verksamhetsutövaren	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU	

Del 11

Transport

Mål: KC3 ska ha rutiner för att säkerställa att flygfrakt och/eller flygpost med destination EU/EES skyddas mot obehörig åtkomst och/eller otillåtet manipulerande under transport. Om sådan frakt eller post inte skyddas, kan den inte accepteras av en ACC3 eller RA3 som säker frakt eller post.

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

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

11.1 Hur fraktas flygfrakten/flygposten till ACC3/annan RA3?	
a) Validerade verksamhetsutövarens egen transport?	
JA eller NEJ	
b) Transporteras av andra RA3 eller ACC3?	
JA eller NEJ	
c) Uppdragstagare som används av den validerade verksamhetsutövaren?	
JA eller NEJ	
Är flygfrakten/flygposten förpackad så att det tydligt syns om den utsatts för manipulering?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, hur?	
11.3 Är fordonet låst eller förseglat före transport?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, hur?	
11.4 Om nummerade förseglingar används, kontrolleras åtkomsten till dessa, och registreras numren?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, specificera	

11.5 I förekommande fall, undertecknar respektive transportföretag åkeri-försäkran?	
JA eller NEJ	
11.6 Har den person som transporterar godset varit föremål för särskilda säkerhetsåtgärder och fått utbildning i säkerhetsmedvetenhet innan han/hon får tillåtelse att transportera säker flygfrakt och/eller flygpost?	
JA eller NEJ	
Om svaret är ja, beskriv vilken typ av säkerhetsåtgärder (pålitlighetskontroll före anställning, säkerhetsprovning, etc.) och vilken slags utbildning det rör sig om (utbildning om säkerhetsfrågor, etc.)	
11.7 Slutsats: Är åtgärderna tillräckliga för att skydda flygfrakt/flygpost mot obehörig åtkomst under transport?	
JA eller NEJ	
Om svaret är nej, ange skäl	
Synpunkter från verksamhetsutövaren	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU	

Del 12

Överensstämmelse

Mål: Efter att ha bedömt de elva föregående delarna i denna checklista, ska valideraren för luftfartsskydd i EU avgöra om kontrollerna på plats bekräftar tillämpningen av säkerhetsåtgärder i enlighet med målen i checklistan för flygfrakt/flygpost med destination EU/EES.

Två alternativ är möjliga. Valideraren för luftfartsskydd i EU anser att

- a) målen i checklistan är uppfyllda. Valideraren ska förse den validerade verksamhetsutövaren med originalet av valideringsrapporten ange att verksamhetsutövaren är känd avsändare från tredjeland som validerats i fråga om luftfartsskydd i EU (KC3).
- b) inte uppfyller målen i checklistan. I sådant fall ska verksamhetsutövaren inte godkännas för att leverera skyddad flygfrakt eller flygpost med EU/EES som destination till en ACC3 eller en annan RA3 utan att frakten och posten säkerhetskontrolleras av en verksamhetsutövare som är godkänd att utföra detta. Verksamhetsutövaren ska få en kopia av den ifyllda checklistan där bristerna anges.

I allmänhet ska valideraren för luftfartsskydd i EU besluta om frakt och post som hanteras av den validerade verksamhetsutövaren behandlas på ett sådant sätt att den kan anses vara så säker att den kan flygas till EU/EES i enlighet med tillämpliga unionsbestämmelser när den överlämnas till en ACC3 eller en RA3. Valideraren för luftfartsskydd i EU måste komma ihåg

att bedömningen grundas på en övergripande objektiv metod för att bedöma om kraven uppfylls.

12.1 Allmän slutsats:	
Bedömning (och anmälan) (markera det som gäller) Om det rör sig om ett "Godkänt" kommer verksamhetsutövaren att betraktas som en känd avsändare från tredjeland som validerats i fråga om luftfartsskydd i EU (RA3).	Godkänt/ Ej godkänt
Om den övergripande bedömningen leder till ett "Icke godkänt", ange nedan inom vilka områden verksamhetsutövaren inte uppfyller de föreskrivna säkerhetsstandarderna eller uppvisar särskilda brister. Ange också vilka förändringar som krävs för att den föreskrivna standarden ska uppnås och ett godkännande ska kunna ges.	
Synpunkter från valideraren för luftfartsskydd i EU	
Synpunkter från verksamhetsutövaren	

Validerarens namn:

Datum:

Underskrift:

BILAGA – FÖRTECKNING ÖVER BESÖKTA OCH INTERVJUADE PERSONER OCH VERKSAMHETSUTÖVARE

Fyll i uppgifter om verksamhetsutövarens namn, kontaktpersonens namn och datumet för besöket eller intervjun.

Verksamhets- utövarens namn	Kontaktpersonens namn	Datum för besök/intervjun

Bilaga 8. Försäkran om åtagande – känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU (KC3)

Utdrag ur bilagan till förordning (EU) nr 185/2010

TILLÄGG 6-H3**FÖRSÄKRAN OM ÅTAGANDE – KÄND AVSÄNDARE SOM VALIDERATS FÖR LUFTFARTSSKYDD I EU (KC3)**

För [namn på KC3] räkning noterar jag följande:

I denna rapport fastställs nivån för luftfartsskyddet för frakt med destination EU/EES¹⁰ med avseende på de säkerhetsstandarder som anges i checklisten eller som avses i denna¹¹.

[Namn på KC3] får endast utses som ”känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU” (KC3) om en validering av luftfartsskydd i EU har genomförts med resultatet ”Godkänt” av en validerare för luftfartsskydd i EU som anges i unionens databas för säkerhetsgodkända fraktagenter och kända avsändare.

Om rapporten fastställer bristande efterlevnad av de säkerhetsåtgärder som den avser kan detta leda till att det KC3-godkännande av [namn på KC3] som redan erhållits för denna anläggning återkallas, vilket kommer att hindra [namn på KC3] från att överlämna säker flygfrakt eller flygpost med destination EU/EES till en ACC3 eller annan RA3.

Rapportens giltighetstid är fem år, och löper den således ut senast den_____.

För [namn på KC3] räkning intygar jag följande:

[namn på KC3] kommer att acceptera att lämpliga åtgärder vidtas i syfte att följa upp och kontrollerade standarder som bekräftats av rapporten.

Eventuella ändringar av [namn på KC3] verksamhet som inte kräver en fullständig ny validering kommer att noteras i den ursprungliga rapporten genom att denna information läggs till samtidigt som den tidigare informationen finns kvar. Detta kan gälla följande ändringar:

Det övergripande ansvaret för luftfartsskydd tilldelas någon annan än den person som anges i punkt 1.9 i tillägg 6-C4 till förordning (EU) nr 185/2010.

Andra förändringar av lokaler eller förfaranden som kan förväntas medföra betydande konsekvenser för luftfartsskyddet.

¹⁰ Flygplatser i Österrike, Belgien, Bulgarien, Cypern, Tjeckien, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Tyskland, Grekland, Ungern, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Sverige, Förenade kungariket, samt i Island, Norge och Schweiz.

¹¹ Förordning (EU) nr 185/2010, ändrad genom förordning (EU) nr 859/2011 och förordning 1082/2012.

[namn på KC3] kommer att underrätta de ACC3 och RA3 till vilka den överlämnar säker flygfrakt och/eller flygpost om [namn på KC3] upphör med sin verksamhet, inte längre hanterar flygfrakt/flygpost eller inte längre kan uppfylla kraven som validerats i denna rapport.

[namn på KC3] kommer att upprätthålla den luftfartsskyddsnivå som fastställs i denna rapport och som överensstämmer med de mål som anges i checklistan och, i förekommande fall, genomföra och vidta ytterligare säkerhetsåtgärder som krävs för KC3-godkännande om säkerhetsstandarderna konstaterades vara otillräckliga, fram till nästa validering av [namn på KC3] verksamhet.

För [namn på KC3] räkning tar jag det fulla ansvaret för denna försäkran.

Namn:

Befattning:

Datum:

Underskrift:

Bilaga 9. Förklaring om oberoende – validerare för luftfartsskydd i EU

Utdrag ur bilagan till förordning (EU) nr 185/2010

TILLÄGG 11-A**FÖRKLARING OM OBEROENDE –
VALIDERARE FÖR LUFTFARTSSKYDD I EU**

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

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

Namn på den person som utför valideringen:

Namn på valideraren för luftfartsskydd i EU:

Datum:

Underskrift: