

Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

► **B****VERORDENING (EU) Nr. 185/2010 VAN DE COMMISSIE**

van 4 maart 2010

houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basismethoden op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart

(Voor de EER relevante tekst)

(PB L 55 van 5.3.2010, blz. 1)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
► <u>M1</u>	Verordening (EU) nr. 357/2010 van de Commissie van 23 april 2010	L 105	10	27.4.2010
► <u>M2</u>	Verordening (EU) nr. 358/2010 van de Commissie van 23 april 2010	L 105	12	27.4.2010
► <u>M3</u>	Verordening (EU) nr. 573/2010 van de Commissie van 30 juni 2010	L 166	1	1.7.2010
► <u>M4</u>	Verordening (EU) nr. 983/2010 van de Commissie van 3 november 2010	L 286	1	4.11.2010
► <u>M5</u>	Verordening (EU) nr. 334/2011 van de Commissie van 7 april 2011	L 94	12	8.4.2011
► <u>M6</u>	Uitvoeringsverordening (EU) nr. 859/2011 van de Commissie van 25 augustus 2011	L 220	9	26.8.2011
► <u>M7</u>	Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1087/2011 van de Commissie van 27 oktober 2011	L 281	12	28.10.2011
► <u>M8</u>	Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1147/2011 van de Commissie van 11 november 2011	L 294	7	12.11.2011
► <u>M9</u>	Uitvoeringsverordening (EU) nr. 173/2012 van de Commissie van 29 februari 2012	L 59	1	1.3.2012
► <u>M10</u>	Uitvoeringsverordening (EU) nr. 711/2012 van de Commissie van 3 augustus 2012	L 209	1	4.8.2012
► <u>M11</u>	Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1082/2012 van de Commissie van 9 november 2012	L 324	25	22.11.2012
► <u>M12</u>	Uitvoeringsverordening (EU) nr. 104/2013 van de Commissie van 4 februari 2013	L 34	13	5.2.2013
► <u>M13</u>	Uitvoeringsverordening (EU) nr. 189/2013 van de Commissie van 5 maart 2013	L 62	17	6.3.2013
► <u>M14</u>	Uitvoeringsverordening (EU) nr. 246/2013 van de Commissie van 19 maart 2013	L 77	8	20.3.2013
► <u>M15</u>	Uitvoeringsverordening (EU) nr. 654/2013 van de Commissie van 10 juli 2013	L 190	1	11.7.2013
► <u>M16</u>	Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1103/2013 van de Commissie van 6 november 2013	L 296	6	7.11.2013
► <u>M17</u>	Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1116/2013 van de Commissie van 6 november 2013	L 299	1	9.11.2013



VERORDENING (EU) Nr. 185/2010 VAN DE COMMISSIE

van 4 maart 2010

houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basismethoden op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gelet op het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

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

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Verordening (EG) nr. 300/2008 moet de Commissie gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de in artikel 4, lid 1, vermelde gemeenschappelijke basismethoden en van de in artikel 4, lid 2, bedoelde algemene maatregelen ter aanvulling van de gemeenschappelijke basismethoden vaststellen.
- (2) Als deze maatregelen gevoelige beveiligingsinformatie bevatten, dienen ze als gerubriceerde EU-gegevens in de zin van Besluit 2001/844/EG, EGKS, Euratom van de Commissie van 29 november 2001 tot wijziging van haar reglement van orde ⁽²⁾ te worden beschouwd, zoals bepaald in artikel 18, onder a), van Verordening (EG) nr. 300/2008 en mogen ze niet worden gepubliceerd. Deze maatregelen moeten afzonderlijk worden vastgesteld in een beschikking die aan de lidstaten is gericht.
- (3) Verordening (EG) nr. 300/2008 is volledig van toepassing vanaf de datum die vermeld is in de uitvoeringsregels welke overeenkomstig de procedures van artikel 4, leden 2 en 3, van die verordening zijn vastgesteld, maar uiterlijk vanaf 29 april 2010. De onderhavige verordening dient derhalve ook van toepassing te zijn met ingang van 29 april 2010, teneinde de toepassing van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten ervan te harmoniseren.
- (4) In de loop van de tijd zullen methoden, inclusief technologieën, voor de detectie van vloeibare springstoffen worden ontwikkeld. In lijn met technologische ontwikkelingen en praktische ervaring, zowel op communautair als op mondiaal niveau, zal de Commissie, voor zover nodig, voorstellen doen om de technologische en exploitatiebepalingen inzake de screening van vloeistoffen, spuitbussen en gels te herzien.
- (5) Verordening (EG) nr. 1217/2003 van de Commissie van 4 juli 2003 tot vaststelling van gemeenschappelijke specificaties voor nationale programma's voor de kwaliteitscontrole van de beveiliging van de burgerluchtvaart ⁽³⁾, Verordening (EG) nr. 1486/2003 van de Commissie van 22 augustus 2003 tot vaststelling van procedures voor de inspecties van de Commissie op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart ⁽⁴⁾, Verordening (EG)

⁽¹⁾ PB L 97 van 9.4.2008, blz. 72.

⁽²⁾ PB L 317 van 3.12.2001, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 169 van 8.7.2003, blz. 44.

⁽⁴⁾ PB L 213 van 23.8.2003, blz. 3.

▼B

nr. 1138/2004 van de Commissie van 21 juni 2004 tot vaststelling van een gemeenschappelijke definitie van de meest kwetsbare sectoren van de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens ⁽¹⁾ en Verordening (EG) nr. 820/2008 van de Commissie van 8 augustus 2008 houdende vaststelling van maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging ⁽²⁾, zijnde alle uitvoeringsverordeningen van Verordening (EG) nr. 2320/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart ⁽³⁾, moeten derhalve worden ingetrokken.

- (6) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 19, lid 1, van Verordening (EG) nr. 300/2008 ingestelde Comité voor de beveiliging van de burgerluchtvaart,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel

In deze verordening worden gedetailleerde maatregelen vastgesteld voor de uitvoering van gemeenschappelijke basisnormen ter bescherming van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden die de beveiliging van de burgerluchtvaart in gevaar kunnen brengen, alsook algemene maatregelen ter aanvulling van deze gemeenschappelijke basisnormen.

Artikel 2

Uitvoeringsregels

1. De in artikel 1 bedoelde maatregelen worden in de bijlage uiteengezet.
2. Overeenkomstig artikel 10, lid 1, van Verordening (EG) nr. 300/2008 moet deze verordening in acht worden genomen bij de vaststelling van nationale programma's voor de beveiliging van de burgerluchtvaart.

Artikel 3

Intrekking

Verordeningen (EG) nr. 1217/2003, (EG) nr. 1486/2003, (EG) nr. 1138/2004 en (EG) nr. 820/2008 worden ingetrokken met ingang van 29 april 2010.

Artikel 4

Inwerkingtreding

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

Zij is van toepassing met ingang van 29 april 2010.

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

⁽¹⁾ PB L 221 van 22.6.2004, blz. 6.

⁽²⁾ PB L 221 van 19.8.2008, blz. 8.

⁽³⁾ PB L 355 van 30.12.2002, blz. 1.

▼B*BIJLAGE***1. LUCHTHAVENBEVEILIGING****1.0. ALGEMENE BEPALINGEN**

1.0.1. Tenzij anders vermeld zorgt de autoriteit, de luchthavenexploitant, de luchtvaartmaatschappij of de entiteit die verantwoordelijk is voor het in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart voor de tenuitvoerlegging van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen.

1.0.2. Voor de toepassing van dit hoofdstuk worden vliegtuigen, bussen, bagagekarretjes of andere vervoersmiddelen, dan wel wandelgangen of loopbruggen als onderdelen van een luchthaven beschouwd.

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder „beveiligde bagage” verstaan: aan een beveiligingsonderzoek onderworpen vertrekkende ruimbagage die op een zodanige wijze fysiek wordt beschermd dat wordt voorkomen dat er voorwerpen aan worden toegevoegd.

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

▼M17

1.0.4. Onder „voorwerpen die worden meegenomen door andere personen dan passagiers” wordt verstaan: bezittingen die bestemd zijn voor persoonlijk gebruik door de persoon die ze bij zich draagt.

▼B**1.1. EISEN INZAKE RUIMTELIJKE INDELING VAN LUCHTHAVENS****1.1.1. Grenzen**

1.1.1.1. De grenzen tussen de landzijde, de luchtzijde, de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, de kritieke delen en, voor zover van toepassing, de afgebakende zones moeten duidelijk identificeerbaar zijn in elke luchthaven teneinde passende beveiligingsmaatregelen in elk van deze delen mogelijk te maken.

1.1.1.2. De grens tussen de landzijde en de luchtzijde moet een fysieke versperring zijn die duidelijk zichtbaar is voor het algemene publiek en die verhindert dat onbevoegde personen zich toegang kunnen verschaffen tot de luchtzijde.

1.1.2. Om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones

1.1.2.1. Om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones omvatten ten minste:

- a) een deel van een luchthaven waartoe vertrekkende passagiers die een beveiligingsonderzoek hebben ondergaan, toegang hebben, en
- b) een deel van een luchthaven waar vertrekkende ruimbagage na een beveiligingsonderzoek doorheen gaat of wordt bewaard, tenzij het beveiligde bagage betreft, en
- c) een deel van een luchthaven dat is aangeduid voor het parkeren van te embarkeren of te laden luchtvaartuigen.

1.1.2.2. Een deel van een luchthaven wordt ten minste zolang de in punt 1.1.2.1 bedoelde activiteiten aan de gang zijn als een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone beschouwd.

▼B

Wanneer een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone wordt ingesteld, wordt onmiddellijk voorafgaand aan het instellen van een dergelijke zone een beveiligingsdoorzoeking van de mogelijk aangetaste delen uitgevoerd teneinde redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen aanwezig zijn in deze zone. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan met betrekking tot luchtvaartuigen die aan een beveiligingsdoorzoeking zijn onderworpen.

- 1.1.2.3. Wanneer onbevoegden toegang kunnen hebben gehad tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, wordt zo snel mogelijk een beveiligingsdoorzoeking van de mogelijk aangetaste zones uitgevoerd teneinde redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen aanwezig zijn in deze zone. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan met betrekking tot luchtvaartuigen die aan een beveiligingsdoorzoeking zijn onderworpen.

1.1.3. **Kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones**

- 1.1.3.1. Kritieke delen worden ingesteld op luchthavens waar meer dan 40 personen houder zijn van een luchthavenidentificatiekaart die toegang verschaft tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

- 1.1.3.2. Kritieke delen omvatten ten minste het volgende:

- a) alle delen van een luchthaven waartoe vertrekkende passagiers die een beveiligingsonderzoek hebben ondergaan, toegang hebben, en
- b) alle delen van een luchthaven waar vertrekkende ruimbagage na een beveiligingsonderzoek doorheen gaat of wordt bewaard, tenzij het beveiligde bagage betreft.

Een deel van een luchthaven wordt ten minste zolang de onder a) of b) bedoelde activiteiten aan de gang zijn als een kritiek deel beschouwd.

- 1.1.3.3. Wanneer een kritiek deel wordt ingesteld, wordt onmiddellijk voorafgaand aan het instellen van een dergelijk deel een beveiligingsdoorzoeking van de mogelijk aangetaste delen uitgevoerd teneinde redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen aanwezig zijn in dit deel. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan met betrekking tot luchtvaartuigen die aan een beveiligingsdoorzoeking zijn onderworpen.

▼M9

- 1.1.3.4. Wanneer personen, passagiers of bemanningsleden die geen beveiligingsonderzoek hebben ondergaan en die aankomen uit andere dan de in aanhangsel 4-B vermelde derde landen, toegang kunnen hebben gehad tot kritieke delen, wordt zo snel mogelijk een beveiligingsdoorzoeking van de mogelijk aangetaste delen uitgevoerd teneinde redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen aanwezig zijn in deze delen.

Luchtvaartuigen die aan een beveiligingsdoorzoeking zijn onderworpen, worden geacht te voldoen aan lid 1.

Lid 1 is niet van toepassing wanneer personen die onder punt 1.3.2 en punt 4.1.1.7 vallen, toegang hebben gehad tot kritieke delen.

Wat betreft passagiers en bemanningsleden die aankomen uit andere dan de in aanhangsel 4-B vermelde derde landen, is lid 1 alleen van toepassing op die kritieke delen die worden gebruikt voor ruimbagage dat aan een beveiligingsonderzoek is onderworpen en/of door vertrekkende passagiers die aan een beveiligingsonderzoek zijn onderworpen die niet met hetzelfde luchtvaartuig als de eerder genoemde passagiers en bemanningsleden vertrekken.

▼B

1.2. **TOEGANGSCONTROLE**

1.2.1. **Toegang tot de luchtzijde**

- 1.2.1.1. Toegang tot de luchtzijde mag alleen worden verleend aan personen en voertuigen die een geldige reden hebben om zich daar te begeven.
► **M17** Rondleidingen op de luchthaven, onder begeleiding van gemachtigd personeel worden als een geldige reden beschouwd. ◀

▼B

- 1.2.1.2. Alleen personen die een toegangsbewijs dragen, krijgen toegang tot de luchtzijde.
- 1.2.1.3. Alleen voertuigen waarin een voertuigpas op een duidelijk zichtbare plaats aanwezig is, krijgen toegang tot de luchtzijde.
- 1.2.1.4. Personen die zich aan de luchtzijde bevinden, moeten op verzoek hun toegangsbewijs ter controle voorleggen.
- 1.2.2. **Toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones**
- 1.2.2.1. Toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones mag alleen worden verleend aan personen en voertuigen die een geldige reden hebben om zich daar te begeven. ►M17 Rondleidingen op de luchthaven, onder begeleiding van gemachtigd personeel worden als een geldige reden beschouwd. ◄
- 1.2.2.2. Alleen personen die een van de volgende toegangsbewijzen kunnen voorleggen, krijgen toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones:
 - a) een geldige instapkaart of gelijkwaardig document, of
 - b) een geldige bemanningsidentiteitskaart, of
 - c) een geldige luchthavenidentiteitskaart, of
 - d) een geldige identiteitskaart van de nationale bevoegde autoriteit, of
 - e) een geldige en door de nationale bevoegde autoriteit erkende identiteitskaart van de instantie die bevoegd is voor het toezicht op de naleving.

▼M9

Bij wijze van alternatief mag ook toegang worden verleend na een positieve identificatie aan de hand van een verificatie van biometrische gegevens.

▼B

- 1.2.2.3. Alleen voertuigen waarin een geldige voertuigpas op een duidelijk zichtbare plaats aanwezig is, krijgen toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.
- 1.2.2.4. De in punt 1.2.2.2, onder a), vermelde instapkaarten of gelijkwaardige documenten moeten worden gecontroleerd vóór een persoon toegang krijgt tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, teneinde redelijkerwijs te garanderen dat de kaart of het document geldig is.

De in punt 1.2.2.2, onder b) tot en met e), vermelde kaarten moeten worden gecontroleerd vóór een persoon toegang krijgt tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, teneinde redelijkerwijs te garanderen dat de kaart geldig is en het wel degelijk de kaart van de houder betreft.

▼M9

Wanneer gebruik wordt gemaakt van biometrische identificatie moet er bij de verificatie op worden toegezien dat de persoon die toegang vraagt tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, houder is van een van de in punt 1.2.2.2 vermelde toegangsbewijzen en dat dit toegangsbewijs geldig is en niet buiten werking is gesteld.

▼B

- 1.2.2.5. Om te voorkomen dat onbevoegde personen toegang krijgen tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, worden de toegangspunten gecontroleerd door:
 - a) een elektronisch systeem dat toegang verleent aan slechts één persoon tegelijkertijd, of
 - b) bevoegde personen die toegangscontroles uitvoeren.
- 1.2.2.6. Alvorens een voertuig toegang krijgt tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones wordt de voertuigpas gecontroleerd teneinde te garanderen dat hij geldig is en overeenstemt met het desbetreffende voertuig.
- 1.2.2.7. De toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones is eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.
- 1.2.3. **Vereisten voor communautaire bemanningsidentiteitskaarten en luchthavenidentiteitskaarten**

▼B

- 1.2.3.1. Een bemanningsidentiteitskaart van een bemanningslid dat in dienst is bij een communautaire luchtvaartmaatschappij en een luchthavenidentiteitskaart mogen alleen worden afgegeven aan een persoon die deze nodig heeft voor de uitoefening van zijn taken en die met succes een achtergrondonderzoek overeenkomstig punt 11.1.3 heeft ondergaan.
- 1.2.3.2. Bemannings- en luchthavenidentiteitskaarten worden voor een periode van hoogstens vijf jaar afgegeven.
- 1.2.3.3. De identiteitskaart van een persoon die niet door een achtergrondonderzoek komt, wordt onmiddellijk ingetrokken.
- 1.2.3.4. De identiteitskaart moet op een zichtbare plaats worden gedragen, ten minste wanneer de houder zich in een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone bevindt.

Een persoon die zijn kaart niet zichtbaar draagt in andere om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones dan die waarin passagiers aanwezig zijn, wordt staande gehouden door de personen die bevoegd zijn voor de toepassing van punt 1.5.1, onder c) en, indien nodig, aangegeven.
- 1.2.3.5. De identiteitskaart wordt onmiddellijk teruggegeven aan de entiteit die ze heeft afgegeven:
 - a) op verzoek van de entiteit die ze heeft afgegeven, of
 - b) op het ogenblik van beëindiging van de dienst, of
 - c) bij een verandering van werkgever, of
 - d) wanneer het niet langer nodig is dat de persoon toegang heeft tot de zones waarvoor toestemming is verleend, of
 - e) bij het verstrijken van de geldigheidstermijn van de kaart, of
 - f) wanneer de kaart wordt ingetrokken.
- 1.2.3.6. De entiteit die de kaart heeft afgegeven wordt onmiddellijk in kennis gesteld van het verlies, de diefstal of de niet-teruggave van een identiteitskaart.
- 1.2.3.7. Bij teruggave, verstrijken van de geldigheidsduur, intrekking of kennisgeving van verlies, diefstal of niet-teruggave wordt een elektronische kaart onmiddellijk buiten werking gesteld.
- 1.2.3.8. Communautaire bemanningsidentiteitskaarten en luchthavenidentiteitskaarten zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.
- 1.2.4. **Aanvullende vereisten voor communautaire bemanningsidentiteitskaarten**
- 1.2.4.1. Op een bemanningsidentiteitskaart van een bemanningslid dat in dienst is bij een communautaire luchtvaartmaatschappij, dient het volgende te staan:
 - a) de naam en een foto van de houder, en
 - b) de naam van de luchtvaartmaatschappij, en
 - c) het woord „crew” in het Engels; dit voorschrift dient uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van deze verordening te worden toegepast, en
 - d) de datum waarop de geldigheid van de kaart verstrijkt; dit voorschrift dient uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van deze verordening te worden toegepast.
- 1.2.5. **Aanvullende vereisten voor luchthavenidentiteitskaarten**
- 1.2.5.1. Op een luchthavenidentiteitskaart dient het volgende te staan:
 - a) de naam en een foto van de houder, en
 - b) de naam van de werkgever van de houder, tenzij dit elektronisch is geprogrammeerd, en

▼B

- c) de naam van de entiteit die de kaart heeft afgegeven of van de luchthaven, en
- d) de zones waartoe de houder toegang krijgt, en
- e) de datum waarop de geldigheid van de kaart verstrijkt, tenzij dit elektronisch is geprogrammeerd.

De namen en zones waartoe de kaart toegang verschaft, mogen worden vervangen door een gelijkwaardige identificatie.

- 1.2.5.2. Om misbruik van luchthavenidentiteitskaarten te voorkomen, wordt een systeem opgezet om redelijkerwijs te garanderen dat pogingen tot het gebruik van verloren, gestolen of niet teruggegeven kaarten worden gedetecteerd. Bij detectie worden passende maatregelen genomen.

1.2.6. Vereisten voor voertuigpassen

- 1.2.6.1. Een voertuigpas mag alleen worden afgegeven als dit operationeel noodzakelijk is.

- 1.2.6.2. Een voertuigpas geldt alleen voor dat bepaalde voertuig; op de pas wordt het volgende vermeld:

- a) de zones waartoe het voertuig toegang krijgt, en
- b) de datum waarop de geldigheid van de pas verstrijkt.

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

- 1.2.6.3. Een elektronische voertuigpas wordt zodanig op het voertuig bevestigd dat hij niet op een ander voertuig kan worden overgeplaatst.

- 1.2.6.4. Wanneer het voertuig zich aan de luchtzijde bevindt, wordt de voertuigpas op een zichtbare plaats aangebracht.

- 1.2.6.5. De voertuigpas wordt onmiddellijk teruggegeven aan de entiteit die hem heeft afgegeven:

- a) op verzoek van de entiteit die hem heeft afgegeven, of
- b) wanneer het voertuig niet meer wordt gebruikt aan de luchtzijde, of
- c) wanneer de geldigheid van de pas is verstreken, tenzij de pas automatisch ongeldig wordt gemaakt.

- 1.2.6.6. De entiteit die de pas heeft afgegeven wordt onmiddellijk in kennis gesteld van het verlies, de diefstal of de niet-teruggave van een voertuigpas.

- 1.2.6.7. Bij teruggave, verstrijken van de geldigheidsduur of kennisgeving van verlies, diefstal of niet-teruggave wordt een elektronische voertuigpas onmiddellijk buiten werking gesteld.

- 1.2.6.8. Om misbruik van voertuigpassen te voorkomen, wordt een systeem opgezet om redelijkerwijs te garanderen dat pogingen tot het gebruik van verloren, gestolen of niet teruggegeven voertuigpassen worden gedetecteerd. Bij detectie worden passende maatregelen genomen.

▼M9

- 1.2.6.9. Voertuigen die alleen aan de luchtzijde worden gebruikt en die niet op de openbare weg mogen rijden, kunnen worden vrijgesteld van de toepassing van de punten 1.2.6.2 tot en met 1.2.6.8, voor zover aan de buitenzijde van het voertuig duidelijk is aangegeven dat het operationele voertuigen betreft die in gebruik zijn op de desbetreffende luchthaven.

▼ B**1.2.7. Begeleide toegang**

1.2.7.1. Andere bemanningsleden dan die welke houder zijn van een geldige luchthavenidentiteitskaart worden begeleid telkens wanneer ze zich in andere om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones bevinden dan:

- a) zones waar passagiers aanwezig kunnen zijn, en
- b) zones in de onmiddellijke omgeving van het luchtvaartuig waarmee ze zijn aangekomen of zullen vertrekken, en
- c) voor bemanningsleden aangeduide zones ► **M9** , en ◀

▼ M9

- d) de zone die wordt gevormd door de afstand tussen de terminal of het toegangspunt en het luchtvaartuig waarmee de bemanningsleden zijn aangekomen of zullen vertrekken.

▼ B

1.2.7.2. Een persoon kan bij wijze van uitzondering worden vrijgesteld van de vereisten van punt 1.2.5.1 en van de verplichtingen inzake een achtergrondonderzoek voor zover hij altijd wordt begeleid wanneer hij zich in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones bevindt. ► **M17** Een persoon mag worden vrijgesteld van de vereiste om te worden begeleid als die persoon zichtbaar een vergunning draagt en houder is van een geldige luchthavenidentiteitskaart. ◀

1.2.7.3. Een begeleider moet:

- a) houder zijn van een geldige identiteitskaart, zoals vermeld in punt 1.2.2.2, onder c), d) of e), en
- b) geautoriseerd zijn om als begeleider op te treden in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, en
- c) de begeleide personen te allen tijde in het oog houden, en
- d) redelijkerwijs garanderen dat de begeleide personen geen inbreuk op de beveiliging begaan.

1.2.7.4. Een voertuig kan worden vrijgesteld van de vereisten van punt 1.2.6 voor zover het altijd wordt begeleid wanneer het zich aan de luchtzijde bevindt.

▼ M17

1.2.7.5. Als een passagier niet reist op basis van een luchtvervoersovereenkomst die aanleiding geeft tot de afgifte van een instapkaart of gelijkwaardig document, mag een personeelslid dat deze passagier begeleidt, worden vrijgesteld van de eisen van punt 1.2.7.3, onder a).

▼ B**1.2.8. Overige vrijstellingen**

Overige vrijstellingen zijn onderhevig aan de bepalingen van een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

1.3. BEVEILIGINGSONDERZOEKEN VAN PERSONEN DIE GEEN PASSAGIER ZIJN EN VAN DE VOORWERPEN DIE ZIJ BIJ ZICH DRAGEN

▼ M10**1.3.1. Beveiligingsonderzoeken van personen die geen passagier zijn en van de voorwerpen die zij bij zich dragen**

1.3.1.1. De beveiligingsonderzoeken van personen die geen passagier zijn, worden met een van de volgende methoden uitgevoerd:

- a) fouilleren;
- b) metaaldetectiepoorten (WTMD);
- c) explosievenspeurhonden;

▼ M10

- d) apparatuur voor detectie van explosievensporen (ETD);
- e) beveiligingsscaners die geen ioniserende straling gebruiken;

▼ M12

- f) apparatuur voor detectie van explosievensporen (ETD), in combinatie met draagbare metaaldetectieapparatuur (HHMD).

1.3.1.2. De punten 4.1.1.3 tot en met 4.1.1.6, 4.1.1.10 en 4.1.1.11 zijn van toepassing op beveiligingsonderzoeken van personen die geen passagier zijn.

▼ M10

1.3.1.3. Explosievenspeurhonden en ETD-apparatuur mogen alleen worden gebruikt als aanvullende methode voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken of onvoorspelbaar afgewisseld met fouilleren, WTMD of beveiligingsscaners.

1.3.1.4. De beveiligingsonderzoeken van voorwerpen die personen die geen passagier zijn bij zich dragen, worden met een van de volgende methoden uitgevoerd:

- a) onderzoek met de hand;
- b) röntgenapparatuur;
- c) explosievendetectiesystemen (EDS);
- d) explosievenspeurhonden;
- e) apparatuur voor detectie van explosievensporen (ETD).

▼ M17

1.3.1.5. De punten 4.1.2.4 tot en met 4.1.2.7 en punt 4.1.2.11 zijn van toepassing op de screening van voorwerpen die personen die geen passagier zijn bij zich dragen.

▼ M10

1.3.1.6. Explosievenspeurhonden en ETD-apparatuur mogen alleen worden gebruikt als aanvullende methode voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken of onvoorspelbaar afgewisseld met onderzoek met de hand, röntgenapparatuur of EDS-apparatuur.

1.3.1.7. De in aanhangsel 4-C vermelde voorwerpen mogen alleen worden meedragen als de desbetreffende persoon daartoe geautoriseerd is om taken uit te voeren die van essentieel belang zijn voor de exploitatie van luchthavenfaciliteiten of luchtvaartuigen, of voor het uitvoeren van taken tijdens de vlucht.

1.3.1.8. Voor continu willekeurige beveiligingsonderzoeken van personen die geen passagier zijn en van de voorwerpen die zij bij zich dragen, wordt de frequentie door de bevoegde autoriteit vastgesteld op basis van een risicobeoordeling.

1.3.1.9. Beveiligingsonderzoeken van personen die geen passagier zijn en de voorwerpen die zij bij zich dragen, zijn eveneens onderworpen aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijk besluit van de Commissie.

▼ B

1.3.2. **Vrijstellingen en bijzondere procedures voor beveiligingsonderzoeken**

1.3.2.1. De bevoegde autoriteit mag, om objectieve redenen, andere personen dan passagiers vrijstellen van beveiligingsonderzoeken of aan bijzondere procedures voor beveiligingsonderzoeken onderwerpen voor zover ze worden begeleid door een persoon die daartoe is gemachtigd overeenkomstig punt 1.2.7.3.

1.3.2.2. Aan een beveiligingsonderzoek onderworpen andere personen dan passagiers die tijdelijk kritieke delen verlaten, mogen worden vrijgesteld van een beveiligingsonderzoek bij hun terugkeer voor zover ze onder constant toezicht hebben gestaan van geautoriseerde personen en dit toezicht volstond om redelijkerwijs te garanderen dat ze geen verboden voorwerpen in die kritieke delen hebben binnengebracht.

▼B

- 1.3.2.3. Vrijstellingen en bijzondere procedures voor beveiligingsonderzoeken zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.
- 1.4. ONDERZOEK VAN VOERTUIGEN
- 1.4.1. **Voertuigen die zich in kritieke delen begeven**
 - 1.4.1.1. Alle voertuigen worden onderzocht alvorens zich in kritieke delen te begeven. Ze worden beschermd tegen wederrechtelijke daden vanaf het ogenblik van het onderzoek tot het ogenblik waarop ze zich in kritieke delen begeven.
 - 1.4.1.2. De bestuurder en de andere inzittenden mogen zich tijdens het onderzoek niet in het voertuig bevinden. Ze moeten hun persoonlijke bezittingen uit het voertuig nemen en meenemen voor een beveiligingsonderzoek.
 - 1.4.1.3. Er worden methoden vastgesteld om te garanderen dat de selectie van de te onderzoeken delen willekeurig gebeurt.
 - 1.4.1.4. Voertuigen die zich in kritieke delen begeven, zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.
- 1.4.2. **Voertuigen die zich in andere dan de kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones begeven**
 - 1.4.2.1. De bestuurder en de andere inzittenden mogen zich tijdens het onderzoek niet in het voertuig bevinden. Ze moeten hun persoonlijke bezittingen uit het voertuig nemen en meenemen voor een beveiligingsonderzoek.
 - 1.4.2.2. Er worden methoden vastgesteld om te garanderen dat de selectie van zowel de voertuigen als de te onderzoeken delen willekeurig gebeurt.
 - 1.4.2.3. Voertuigen die zich in andere dan de kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones begeven, zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.
- 1.4.3. **Onderzoeksmethoden**
 - 1.4.3.1. Een onderzoek met de hand bestaat uit een grondige handmatige controle van de geselecteerde delen, teneinde redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen in aanwezig zijn.
 - 1.4.3.2. De volgende methoden mogen alleen als aanvullend onderzoeksmiddel worden gebruikt:
 - a) explosievenspeurhonden, en
 - b) apparatuur voor detectie van explosievensporen (ETD).
 - 1.4.3.3. Onderzoeksmethoden zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.
- 1.4.4. **Vrijstellingen en bijzondere onderzoeksprocedures**
 - 1.4.4.1. De bevoegde autoriteit mag, om objectieve redenen, toestemming geven om voertuigen vrij te stellen van onderzoeken of te onderwerpen aan bijzondere onderzoeksprocedures, voor zover ze worden begeleid door een persoon die daartoe is geautoriseerd overeenkomstig punt 1.2.7.3.
 - 1.4.4.2. Vrijstellingen en bijzondere onderzoeksprocedures voor beveiligingsonderzoeken zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.
- 1.5. BEWAKING, PATROUILLES EN ANDERE FYSIEKE CONTROLES
- 1.5.1. Via bewaking of patrouilles wordt toezicht gehouden op:
 - a) de grenzen tussen landzijde, luchtzijde, om veiligheidsredenen beperkt toegankelijke zones, kritieke delen en, voor zover van toepassing, afgebakende zones, en

▼B

- b) delen van of in de nabijheid van de terminal die toegankelijk zijn voor het publiek, inclusief parkeerterreinen en toegangswegen, en
- c) het zichtbaar dragen en de geldigheid van identiteitskaarten in andere om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones dan die waarin passagiers aanwezig zijn, en
- d) het zichtbaar aanwezig zijn en de geldigheid van voertuigpassen wanneer het voertuig zich aan de luchtzijde bevindt, en
- e) ruimbagage, vracht en post, vluchtbenodigdheden en bedrijfspost en -materiaal van luchtvaartmaatschappijen die in kritieke delen aanwezig zijn in afwachting dat ze worden ingeladen.

▼M9

1.5.2. De frequentie van de bewaking en patrouilles en de middelen waarmee ze worden uitgevoerd, worden gebaseerd op een risicobeoordeling die door de bevoegde autoriteit wordt goedgekeurd. Bij het vaststellen van de frequentie en de middelen wordt rekening gehouden met:

- a) de grootte van de luchthaven, inclusief het aantal en de aard van de activiteiten, en
- b) de indeling van de luchthaven, met name de onderlinge verbanden tussen de in de luchthaven vastgestelde zones, en
- c) de mogelijkheden en beperkingen met betrekking tot het uitvoeren van de bewaking en patrouilles.

De delen van de risicobeoordeling die verband houden met de frequentie en de middelen voor het uitvoeren van de bewaking en patrouilles worden op verzoek schriftelijk ter beschikking gesteld met het oog op het toezicht op de naleving.

▼B

- 1.5.3. De bewaking en patrouilles mogen geen voorspelbaar patroon volgen. De geldigheid van identiteitskaarten wordt op willekeurige basis gecontroleerd.
- 1.5.4. Er worden maatregelen genomen om personen te ontmoedigen overtredingen aan controleposten te begaan en, mocht dit toch gebeuren, om het mogelijk te maken dergelijke overtredingen en de gevolgen ervan onmiddellijk recht te zetten.

2. AFGEBAKENDE ZONES VAN LUCHTHAVENS

De verordening voorziet niet in bepalingen op dit gebied.

3. BEVEILIGING VAN LUCHTVAARTUIGEN

3.0. ALGEMENE BEPALINGEN

- 3.0.1. Tenzij anders vermeld, zorgen de luchtvaartmaatschappijen voor de toepassing van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen met betrekking tot hun luchtvaartuigen.
- 3.0.2. De derde landen die beveiligingsnormen hanteren die als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basismaten met betrekking tot de beveiliging van luchtvaartuigen worden erkend, zijn opgesomd in aanhangsel 3-B.
- 3.0.3. Een luchtvaartuig hoeft niet te worden onderworpen aan een beveiligingscontrole. Het wordt onderworpen aan een beveiligingsdoorzoeking overeenkomstig punt 3.1.
- 3.0.4. Een luchtvaartmaatschappij wordt er op verzoek door de luchthaven-exploitant van in kennis gesteld of haar luchtvaartuig zich in een kritiek deel bevindt. Wanneer hieromtrent geen duidelijkheid bestaat, wordt aangenomen dat het luchtvaartuig zich in een ander dan een kritiek deel bevindt.
- 3.0.5. Wanneer een zone niet langer als een kritiek deel wordt beschouwd ten gevolge van een wijziging van de beveiligingsstatus, brengt de luchthaven de betrokken luchtvaartmaatschappijen daarvan op de hoogte.

3.1. BEVEILIGINGSDOORZOEKING VAN LUCHTVAARTUIGEN

- 3.1.1. **Wanneer moet een beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig worden uitgevoerd?**

▼B

- 3.1.1.1. Een luchtvaartuig wordt aan een beveiligingsdoorzoeking onderworpen wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat onbevoegde personen toegang hebben gehad tot het luchtvaartuig.
- 3.1.1.2. Een beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig bestaat uit een onderzoek van welbepaalde delen van een luchtvaartuig, die in een afzonderlijke beschikking van de Commissie zijn vastgesteld.

▼M17

- 3.1.1.3. Een luchtvaartuig dat vanuit een niet in aanhangsel 3-B vermeld derde land aankomt in een kritiek deel wordt onderworpen aan een beveiligingsdoorzoeking nadat de passagiers zijn uitgestapt uit het te onderzoeken gedeelte en/of nadat het ruim is leeggemaakt.

▼B

- 3.1.1.4. Een luchtvaartuig dat aankomt uit een lidstaat waar het in transit was na te zijn aangekomen uit een niet in aanhangsel 3-B vermeld derde land wordt beschouwd als een luchtvaartuig dat aankomt uit een derde land.
- 3.1.1.5. Wanneer een beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig moet worden uitgevoerd, is eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

3.1.2. **Hoe moet een beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig worden uitgevoerd?**

De wijze waarop een beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig moet worden uitgevoerd, is eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

3.1.3. **Informatie over de beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig**

De hierna vermelde informatie over de beveiligingsdoorzoeking van een vertrekkend luchtvaartuig wordt geregistreerd en gedurende 24 uur of de duur van de vlucht, indien deze langer dan 24 uur duurt, bewaard op een andere plaats dan in het luchtvaartuig.

— het vluchtnummer, en

▼M17

— de plaats van herkomst van de vorige vlucht.

▼B

Indien een beveiligingsdoorzoeking van het luchtvaartuig is uitgevoerd, moet eveneens het volgende in deze informatie worden opgenomen:

- de datum en het tijdstip waarop de beveiligingsdoorzoeking werd uitgevoerd, en
- de naam en de handtekening van de persoon die verantwoordelijk is voor het uitvoeren van de beveiligingsdoorzoeking van het luchtvaartuig.

3.2. **BESCHERMING VAN LUCHTVAARTUIGEN**

3.2.1. **Bescherming van luchtvaartuigen — algemeen**

- 3.2.1.1. Ongeacht de plaats waar een luchtvaartuig in een luchthaven is geparkeerd, wordt het tegen toegang door onbevoegden beschermd door:

a) te garanderen dat onbevoegden die zich toegang trachten te verschaffen tot het luchtvaartuig onmiddellijk staande worden gehouden, of

▼M17

b) de buitendeuren van het luchtvaartuig gesloten te houden. Wanneer het luchtvaartuig zich in een kritiek deel bevindt, worden buitendeuren die voor personen onbereikbaar zijn vanaf de grond als gesloten beschouwd als de toegangshulpmiddelen zijn verwijderd en voldoende ver van het luchtvaartuig zijn geplaatst om redelijkerwijs de toegang van personen tot het luchtvaartuig te verhinderen, of

▼B

c) te voorzien in elektronische middelen die toegang door onbevoegden onmiddellijk detecteren.

3.2.1.2. Punt 3.2.1.1 is niet van toepassing op een luchtvaartuig dat in een gesloten hangar is geparkeerd of op andere wijze beschermd is tegen toegang door onbevoegden.

3.2.2. Aanvullende bescherming van luchtvaartuigen met gesloten buitendeuren in een ander dan een kritiek deel

3.2.2.1. Wanneer de buitendeuren zijn gesloten en het luchtvaartuig zich in een ander dan een kritiek deel bevindt, gelden de volgende verplichtingen met betrekking tot alle buitendeuren:

- a) de toegangshulpmiddelen moeten verwijderd zijn, of
- b) de deur moet verzegeld zijn, of
- c) de deur moet vergrendeld zijn, of
- d) de deur moet onder toezicht staan.

▼M17

Punt a) geldt niet voor deuren die vanaf de grond toegankelijk zijn voor personen.

3.2.2.2. Wanneer, met betrekking tot deuren die niet vanaf de grond toegankelijk zijn voor personen, de toegangshulpmiddelen zijn verwijderd, moeten ze ver genoeg van het luchtvaartuig worden geplaatst om redelijkerwijs de toegang tot het luchtvaartuig te verhinderen.

▼B

3.2.2.3. Als de buitendeuren vergrendeld zijn, mogen alleen personen met een operationele behoefte in staat zijn ze te ontgrendelen.

3.2.2.4. Wanneer buitendeuren onder toezicht staan, moet dit toezicht garanderen dat toegang door onbevoegden onmiddellijk wordt gedetecteerd.

3.2.2.5. De bescherming van luchtvaartuigen met gesloten buitendeuren in een ander dan een kritiek deel is eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

AANHANGSEL 3-A**BEVEILIGINGSDOORZOEKING VAN LUCHTVAARTUIGEN**

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de beveiligingsdoorzoeking van luchtvaartuigen zijn vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

▼M17**AANHANGSEL 3-B****BEVEILIGING VAN LUCHTVAARTUIGEN**

DERDE LANDEN EN OVERZEESSE LANDEN EN TERRITORIA DIE BIJZONDERE BETREKKINGEN MET DE UNIE ONDERHOUDEN OVEREENKOMSTIG HET VERDRAG BETREFFENDE DE WERKING VAN DE EUROPESE UNIE, WAAROP DE TITEL VERVOER VAN DAT VERDRAG NIET VAN TOEPASSING IS EN WAARVAN DE BEVEILIGINGSNORMEN ALS GELIJKWAARDIG AAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE BASISNORMEN WORDEN ERKEND

Met betrekking tot de beveiliging van luchtvaartuigen wordt erkend dat de volgende derde landen en overzeese landen en territoria die bijzondere betrekkingen met de Unie onderhouden overeenkomstig het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en waarop de titel vervoer van dat Verdrag niet van toepassing is, beveiligingsnormen toepassen die gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke basisnormen:

▼M17**Verenigde Staten van Amerika**

De Commissie moet de bevoegde autoriteiten van de lidstaten onverwijld in kennis stellen wanneer zij over informatie beschikt dat de door het derde land gehanteerde normen voor de beveiliging die een belangrijk effect hebben op het algehele niveau van de luchtvaartbeveiliging in de EU, niet langer gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke basisnormen van de Unie.

De Commissie moet de bevoegde autoriteiten van de lidstaten onverwijld in kennis stellen wanneer zij over informatie beschikt inzake maatregelen, met inbegrip van compenserende maatregelen, waaruit blijkt dat de gelijkwaardigheid van de betrokken, door het derde land toegepaste beveiligingsnormen is hersteld.

▼B**4. PASSAGIERS EN HANDBAGAGE****4.0. ALGEMENE BEPALINGEN**

- 4.0.1. Tenzij anders vermeld zorgt de autoriteit, de luchthavenexploitant, de luchtvaartmaatschappij of de entiteit die verantwoordelijk is voor het in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart voor de tenuitvoerlegging van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen.
- 4.0.2. De derde landen die beveiligingsnormen hanteren die als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen inzake passagiers en handbagage worden erkend, zijn opgesomd in aanhangsel 4-B.
- 4.0.3. Passagiers en hun handbagage die aankomen uit een lidstaat waar het luchtvaartuig in transit was na te zijn aangekomen uit een derde land dat niet in aanhangsel 4-B is vermeld, worden beschouwd als passagiers en handbagage die aankomen uit een derde land, tenzij bevestigd is dat deze passagiers en hun handbagage in die lidstaat aan een beveiligingsonderzoek zijn onderworpen.

▼M2

- 4.0.4. In deze bijlage wordt verstaan onder:
 - a) „vloeistoffen, spuitbussen en gels” (LAG’s) : dit omvat ook pasta’s, lotions, mengsels van vaste stoffen en vloeistoffen en de inhoud van drukreceptiënten, bijvoorbeeld tandpasta, haargel, dranken, soepen, siropen, parfum, scheerschuim en substanties met een soortgelijke consistentie;
 - b) „manipulatieaantonende tas” : een tas die beantwoordt aan de aanbevolen richtsnoeren inzake beveiligingscontrole van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie;

▼M14

- c) „systemen voor het opsporen van vloeibare explosieven” (LEDS) : zijn apparatuur die in staat is risicomaterialen op te sporen die beantwoorden aan de bepalingen van punt 12.7 van de bijlage bij Besluit C(2010) 774 van de Commissie.

▼B**4.1. BEVEILIGINGSONDERZOEK VAN PASSAGIERS EN CABINE-BAGAGE****4.1.1. Beveiligingsonderzoek van passagiers****▼M8**

- 4.1.1.1. Jassen en colberts moeten voor het beveiligingsonderzoek worden uitgetrokken en als handbagage aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen. De screener kan de passagier waar nodig verzoeken meer kledingstukken uit te trekken.
- 4.1.1.2. Het beveiligingsonderzoek van passagiers gebeurt door middel van:
 - a) fouillering, of
 - b) metaaldetectiepoorten (WTMD), of

▼ M8

- c) explosievenspeurhonden in combinatie met punt a), of
- d) beveiligingsscaners die geen ioniserende straling gebruiken, of

▼ M12

- e) apparatuur voor detectie van explosievensporen (ETD), in combinatie met draagbare metaaldetectieapparatuur (HHMD).

▼ M8

Wanneer de screener niet kan bepalen of de passagier al dan niet verboden voorwerpen bij zich heeft, krijgt de passagier geen toegang tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones of wordt hij opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen tot de screener tevreden is over het resultaat.

▼ B

- 4.1.1.3. Het fouilleren gebeurt zodanig dat redelijkerwijs kan worden gegarandeerd dat de persoon geen verboden voorwerpen bij zich draagt.
- 4.1.1.4. Wanneer het alarm van een metaaldetectiepoort wordt geactiveerd, wordt nagegaan wat de oorzaak daarvan is.
- 4.1.1.5. Draagbare metaaldetectoren mogen alleen als aanvullend middel voor een beveiligingsonderzoek worden gebruikt. Ze vervangen niet een foullering en de daarbij horende vereisten.
- 4.1.1.6. Wanneer toestemming wordt verleend om een levend dier mee te nemen in de cabine van een luchtvaartuig, wordt het als een passagier of als handbagage aan een beveiligingsonderzoek onderworpen.
- 4.1.1.7. De bevoegde autoriteit kan categorieën opstellen van passagiers die, om objectieve redenen, worden onderworpen aan bijzondere onderzoeksprocedures of die van een beveiligingsonderzoek worden vrijgesteld. De Commissie wordt in kennis gesteld van deze categorieën.
- 4.1.1.8. Beveiligingsonderzoeken van passagiers zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

▼ M3

- 4.1.1.9. Explosievenspeurhonden mogen alleen als aanvullend onderzoeksmiddel worden gebruikt.

▼ M8

- 4.1.1.10. Wanneer voor de uitvoering van beveiligingsonderzoeken van passagiers een beveiligingsscaner met een menselijke operator wordt gebruikt, als gedefinieerd in punt 12.11.1, tweede alinea, moet aan de volgende minimumvoorwaarden worden voldaan:
 - a) beveiligingsscaners mogen geen beelden opslaan, bewaren, kopiëren, afdrukken of opzoeken. Elk tijdens het beveiligingsonderzoek gegenereerd beeld blijft beschikbaar gedurende de tijd die de operator nodig heeft om het te analyseren en wordt gewist zodra de controle van de passagier afgelopen is. Elke onrechtmatige toegang of ongeoorloofd gebruik van de beelden is verboden en wordt verhinderd;
 - b) de operator die de beelden analyseert, dient zich in een gescheiden ruimte te bevinden zodat hij/zij de onderzochte passagier niet kan zien;
 - c) in de gescheiden ruimte waar de beelden worden geanalyseerd, mag zich geen technische apparatuur bevinden waarmee beelden kunnen worden opgeslagen, gekopieerd, gefotografeerd of op een andere wijzen worden geregistreerd;
 - d) het beeld mag niet worden gekoppeld aan gegevens betreffende de onderzochte persoon en zijn of haar identiteit dient anoniem te blijven;

▼ M8

- e) een passagier mag eisen dat het beeld van zijn/haar lichaam wordt geanalyseerd door een screener van een door hem/haar gekozen geslacht;
- f) het beeld wordt vervaagd of verduisterd om te voorkomen dat het gezicht van de passagier herkenbaar is.

De punten a) en d) gelden eveneens voor beveiligingsscaners met automatische dreigingsdetectie.

Passagiers hebben het recht een onderzoek met een beveiligingsscaner te weigeren. In dat geval zal de passagier worden onderzocht middels een alternatieve methode voor beveiligingsonderzoek, met inbegrip van minstens een fouillering overeenkomstig aanhangsel 4-A van Besluit (2010)774 van de Commissie. Wanneer het alarm van de beveiligingsscaner wordt geactiveerd, wordt nagegaan wat de oorzaak daarvan is.

Voor het beveiligingsonderzoek met een beveiligingsscaner wordt de passagier ingelicht over de gebruikte technologie, de daaraan verbonden voorwaarden en de mogelijkheid om een onderzoek met een beveiligingsscaner te weigeren.

▼ M12

- 4.1.1.11. Apparatuur voor detectie van explosievensporen (ETD), in combinatie met draagbare metaaldetectieapparatuur (HHMD), mag alleen worden gebruikt in gevallen waarin de screener van oordeel is dat fouilleren van een bepaald deel van de persoon inefficiënt en/of ongewenst is.

▼ B

4.1.2. **Beveiligingsonderzoek van handbagage**

- 4.1.2.1. Draagbare computers en andere grote elektrische voorwerpen worden vóór het beveiligingsonderzoek uit de handbagage verwijderd en afzonderlijk aan een beveiligingsonderzoek onderworpen.

▼ M14

- 4.1.2.2. Bij binnenkomst in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone voeren de bevoegde autoriteiten op alle luchthavens een beveiligingsonderzoek uit van minstens de in een luchthaven of aan boord van een luchtvaartuig verkregen LAG's die zijn verpakt in een verzegelde manipulatieaantonende tas, waarin een bewijs van aankoop aan de luchtzijde van een luchthaven of aan boord van een luchtvaartuig zichtbaar is, alsook van de LAG's die bestemd zijn om tijdens de reis te worden gebruikt om medische redenen of met het oog op een speciaal dieet, inclusief babyvoeding.

Vóór het beveiligingsonderzoek worden LAG's uit de handbagage verwijderd en afzonderlijk aan een beveiligingsonderzoek onderworpen, tenzij de apparatuur die gebruikt wordt voor beveiligingsonderzoeken van handbagage ook in staat is om meerdere gesloten verpakkingen van LAG's die zich in bagage bevinden, te onderzoeken.

Als LAG's uit de handbagage zijn verwijderd, presenteert de passagier:

- a) alle LAG's in individuele containers met een capaciteit van hoogstens 100 ml of gelijkwaardig, in één transparante hersluitbare plastic zak met een inhoud van hoogstens één liter, waarbij de inhoud gemakkelijk in de zak past en de zak volledig gesloten is, en
- b) alle andere LAG's, inclusief manipulatieaantonende tassen die LAG's bevatten.

De bevoegde autoriteiten, luchtvaartmaatschappijen en luchthavens verstrekken de passagiers passende informatie over het beveiligingsonderzoek van LAG's in hun luchthaven.

▼ B

- 4.1.2.3. Het beveiligingsonderzoek van handbagage gebeurt aan de hand van:
 - a) een onderzoek met de hand, of
 - b) röntgenapparatuur, of

▼B

c) explosieëndetectiesystemen (EDS)

▼M3

d) explosievenspeurhonden in combinatie met punt a).

▼B

Als de onderzoeker niet kan bepalen of de handbagage al dan niet verboden voorwerpen bevat, wordt de handbagage geweigerd of opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen tot de screener tevreden is over het resultaat.

- 4.1.2.4. Een onderzoek met de hand van handbagage bestaat uit een handmatige controle van de bagage, inclusief de inhoud ervan, teneinde redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen in aanwezig zijn.
- 4.1.2.5. Wanneer gebruik wordt gemaakt van röntgen- of EDS-apparatuur, wordt elk beeld door de screener bekeken.
- 4.1.2.6. Wanneer gebruik wordt gemaakt van röntgen- of EDS-apparatuur, wordt elk alarmsignaal tot tevredenheid van de screener onderzocht, teneinde redelijkerwijs te garanderen dat geen verboden voorwerpen worden meegenomen in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone of aan boord van een luchtvaartuig.
- 4.1.2.7. Wanneer gebruik wordt gemaakt van röntgen- of EDS-apparatuur wordt elk voorwerp waarvan de dichtheid de screener verhindert om de inhoud van de handbagage te analyseren, uit de bagage genomen. De bagage wordt opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen en het voorwerp wordt afzonderlijk aan een beveiligingsonderzoek onderworpen als handbagage.
- 4.1.2.8. Bagage waarin zich een groot elektrisch voorwerp bevindt, wordt opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen nadat het voorwerp uit de bagage is verwijderd; het elektrisch voorwerp wordt afzonderlijk aan een beveiligingsonderzoek onderworpen.
- 4.1.2.9. Explosieëndetectiehonden en apparatuur voor de detectie van explosievensporen (ETD) mogen alleen als aanvullend onderzoeksmiddel worden gebruikt.
- 4.1.2.10. De bevoegde autoriteit kan categorieën opstellen van handbagage die, om objectieve redenen, worden onderworpen aan bijzondere onderzoeksprocedures of die van een beveiligingsonderzoek worden vrijgesteld. De Commissie wordt in kennis gesteld van deze categorieën.

▼M17

- 4.1.2.11. Personen die een screening van handbagage uitvoeren door middel van röntgenapparatuur of explosieëndetectiesystemen mogen normaal gezien niet meer dan 20 minuten na elkaar beelden bekijken. Na elk periode dient de persoon in kwestie minstens 10 minuten geen beelden te bekijken. Deze eis is slechts van toepassing wanneer een continue stroom van beelden moet worden bekeken.

Er dient een supervisor verantwoordelijk te zijn voor de personen die beveiligingsonderzoeken van handbagage uitvoeren, teneinde de optimale samenstelling van het team, de kwaliteit van het werk en de opleiding, ondersteuning en beoordeling te garanderen.

▼B

- 4.1.2.12. Beveiligingsonderzoeken van handbagage zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

▼M14

4.1.3. Beveiligingsonderzoeken van vloeistoffen, spuitbussen en gels (LAG's)

- 4.1.3.1. LAG's die door passagiers worden meegenomen, mogen bij binnenkomst in een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone worden vrijgesteld van een beveiligingsonderzoek met LEDS-apparatuur voor zover:
 - a) de LAG's verpakt zijn in individuele containers met een capaciteit van hoogstens 100 ml of gelijkwaardig, in één transparante hersluitbare plastic zak met een inhoud van hoogstens één liter, waarbij de inhoud gemakkelijk in de zak past en de zak volledig gesloten is, of

▼M14

- b) de LAG's bij aankoop aan de luchtzijde van de luchthaven zijn verzegeld in een daartoe bestemde manipulatieaantonende tas;
- c) de LAG's die zich in een manipulatieaantonende tas bevinden afkomstig zijn van een andere EU-luchthaven of een luchtvaartuig van een EU-luchtvaartmaatschappij en opnieuw zijn verzegeld in een daartoe bestemde manipulatieaantonende tas alvorens de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone van de luchthaven te verlaten;
- d) de LAG's lokaal, aan de luchtzijde, met LEDS-apparatuur aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen en worden verzegeld in een daartoe bestemde manipulatieaantonende tas.

De onder c) en d) vermelde uitzonderingen verstrijken op 31 december 2015.

4.1.3.2. De in punt 4.1.3.1, onder b), c) en d), vermelde manipulatieaantonende tassen moeten

- a) duidelijk identificeerbaar zijn als manipulatieaantonende tassen van die luchthaven;
- b) aan de binnenzijde een bewijs bevatten waarop is aangegeven dat de inhoud in die luchthaven is gekocht of dat de tas in die luchthaven opnieuw is verzegeld tijdens de voorafgaande drie uren;
- c) worden onderworpen aan de aanvullende bepalingen die in een afzonderlijk besluit van de Commissie worden vastgesteld.

4.1.3.3. Voor het beveiligingsonderzoek van LAGs gelden eveneens de aanvullende bepalingen die in een afzonderlijk besluit van de Commissie worden vastgesteld.

▼B

4.2. BESCHERMING VAN PASSAGIERS EN HANDBAGAGE

De bescherming van passagiers en handbagage is eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

4.3. PASSAGIERS DIE DE ORDE KUNNEN VERSTOREN

4.3.1. Een luchtvaartmaatschappij wordt van tevoren schriftelijk door de betreffende bevoegde autoriteit in kennis gesteld van het voornemen om een passagier die de orde kan verstoren aan boord van haar luchtvaartuig te laten gaan.

4.3.2. De kennisgeving dient de volgende gegevens te bevatten:

- a) de identiteit en het geslacht van de persoon, en
- b) de reden voor het vervoer, en
- c) de naam en functie van de begeleiders, indien beschikbaar, en
- d) een risicobeoordeling door de betreffende bevoegde autoriteit, met inbegrip van de redenen voor het al dan niet begeleiden, en
- e) vooraf bepaalde zitplaatsen, indien nodig, en
- f) de aard van de beschikbare reisdocumenten.

De luchtvaartmaatschappij stelt de gezagvoerder in kennis van deze informatie vóór de passagiers aan boord gaan van het luchtvaartuig.

4.3.3. De betreffende bevoegde autoriteit ziet erop toe dat personen die in hechtenis zijn, altijd worden begeleid.

4.4. VERBODEN VOORWERPEN

4.4.1. Passagiers mogen de in aanhangsel 4-C vermelde voorwerpen niet meenemen in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones of aan boord van een luchtvaartuig.

4.4.2. Vrijstelling van punt 4.4.1 kan worden verleend voor zover:

- a) de bevoegde autoriteit toestemming heeft verleend om het voorwerp mee te nemen, en

▼B

- b) de luchtvaartmaatschappij vóór de passagiers aan boord gaan van het luchtvaartuig informatie heeft ontvangen over de desbetreffende passagier en het voorwerp dat hij meeneemt, en
- c) de toepasselijke veiligheidsregels worden nageleefd.

Deze voorwerpen worden vervolgens in veilige omstandigheden aan boord van het luchtvaartuig bewaard.

- 4.4.3. De luchtvaartmaatschappij zorgt ervoor dat passagiers vóór het voltooien van de check-in informatie krijgen over de in aanhangsel 4-C vermelde verboden voorwerpen.

AANHANGSEL 4-A**VEREISTEN MET BETREKKING TOT FOUILLEREN**

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot fouilleren zijn vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

▼M17**AANHANGSEL 4-B****PASSAGIERS EN HANDBAGAGE**

DERDE LANDEN EN OVERZEESE LANDEN EN TERRITORIA DIE BIJZONDERE BETREKKINGEN MET DE UNIE ONDERHOUDEN OVEREENKOMSTIG HET VERDRAG BETREFFENDE DE WERKING VAN DE EUROPESE UNIE, WAAROP DE TITEL VERVOER VAN DAT VERDRAG NIET VAN TOEPASSING IS EN WAARVAN DE BEVEILIGINGSNORMEN ALS GELIJKWAARDIG AAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE BASISNORMEN WORDEN ERKEND

Met betrekking tot passagiers en handbagage wordt erkend dat de volgende derde landen en overzeese landen en territoria die bijzondere betrekkingen met de Unie onderhouden overeenkomstig het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en waarop de titel vervoer van dat Verdrag niet van toepassing is, beveiligingsnormen toepassen die gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke basisnormen.

Verenigde Staten van Amerika

De Commissie moet de bevoegde autoriteiten van de lidstaten onverwijld in kennis stellen wanneer zij over informatie beschikt dat de door het derde land gehanteerde normen voor de beveiliging die een belangrijk effect hebben op het algehele niveau van de luchtvaartbeveiliging in de EU, niet langer gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke basisnormen van de Unie.

De Commissie moet de bevoegde autoriteiten van de lidstaten onverwijld in kennis stellen wanneer zij over informatie beschikt inzake maatregelen, met inbegrip van compenserende maatregelen, waaruit blijkt dat de gelijkwaardigheid van de betrokken, door het derde land toegepaste beveiligingsnormen is hersteld.

▼B**AANHANGSEL 4-C****PASSAGIERS EN HANDBAGAGE****LIJST VAN VERBODEN VOORWERPEN**

Onverminderd de toepasselijke veiligheidsregels, mogen passagiers de volgende voorwerpen niet meenemen in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones en aan boord van luchtvaartuigen:

- a) *vuurwapens en andere apparaten die projectielen kunnen afvuren* — apparaten waarmee een projectiel kan worden afgevuurd en aldus ernstig letsel kan worden toegebracht, of die de indruk wekken daarvoor te kunnen worden gebruikt, zoals:
 - alle types vuurwapens, zoals pistolen, revolvers, geweren, jachtgeweren
 - speelgoedgeweren, replica- en imitatiegeweren die voor echte wapens kunnen worden aangezien

▼B

- onderdelen van vuurwapens, met uitzondering van telescopische kijkers
 - luchtdruk- en CO₂-geweren, zoals pistolen, hagelgeweren, geweren en BB-guns
 - alarmpistolen en startpistolen
 - bogen, kruisbogen en pijlen
 - harpoen- en speergeweren
 - katapulten
- b) *verdovingsapparaten* — apparaten die specifiek ontworpen zijn om te verdoven of te immobiliseren, zoals:
- apparaten waarmee schokken kunnen worden toegebracht, zoals stunguns, taserwapens en stroomstokken
 - apparaten om dieren te verdoven en te doden
 - chemische stoffen, gassen en sprays, zoals mace, pepperspray, traangas, zuurspray en sprays om dieren te verjagen, waarmee personen kunnen worden uitgeschakeld of onschadelijk gemaakt
- c) *voorwerpen met een scherpe punt of een scherpe rand* — voorwerpen met een scherpe punt of een scherpe rand waarmee ernstig letsel kan worden toegebracht, zoals:
- voorwerpen die ontworpen zijn om mee te hakken, zoals bijlen, hak- en kapmessen
 - ijsbijlen en ijspikken
 - scheermessen
 - cuttermessen
 - messen met een blad van meer dan 6 cm
 - scharen met bladen van meer dan 6 cm, gemeten vanaf het scharnierpunt
 - vechtsportmateriaal met een scherpe punt of rand
 - zwaarden en sabels
- d) *gereedschap* — gereedschap waarmee ernstige verwondingen kan worden toegebracht of waarmee de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar kan worden gebracht, zoals:
- breekijzers
 - boren en boorkoppen, inclusief draagbare draadloze elektrische boren
 - gereedschap met een blad of schacht van meer dan 6 cm, dat als wapen kan worden gebruikt, zoals schroevendraaiers en beitels
 - zagen, inclusief draagbare draadloze elektrische zagen
 - soldeerlampen
 - penschietpistolen en schiethamers
- e) *stompe voorwerpen* — voorwerpen waarmee kan worden geslagen en aldus ernstige verwondingen kunnen worden toegebracht, zoals:
- honkbal- en softbalknuppels
 - knuppels en stokken, zoals houten stokken, gummiknuppels en wapenstokken
 - vechtsportmateriaal
- f) *explosieven en brandgevaarlijke stoffen en apparaten* — explosieven en brandgevaarlijke stoffen en apparaten waarmee ernstig letsel kan worden toegebracht of waarmee de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar kan worden gebracht, of die de indruk wekken daarvoor te kunnen worden gebruikt, zoals:
- munitie
 - slagpijpjes

▼B

- ontstekers en lonten
- replica's of imitaties van explosieve voorwerpen
- mijnen, granaten en andere militaire explosieven
- vuurwerk en ander pyrotechnisch materiaal
- rookblikken en -patronen
- dynamiet, buskruit en kneedspringstoffen

▼M14**▼B****5. RUIMBAGAGE****5.0. ALGEMENE BEPALINGEN**

- 5.0.1. Tenzij anders vermeld zorgt de autoriteit, de luchthavenexploitant, de luchtvaartmaatschappij of de entiteit die verantwoordelijk is voor het in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart voor de tenuitvoerlegging van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen.
- 5.0.2. De derde landen waarvan de gehanteerde beveiligingsnormen als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot ruimbagage worden erkend, zijn opgesomd in aanhangsel 5-A.
- 5.0.3. Ruimbagage die aankomt uit een lidstaat waar het luchtvaartuig in transit was na te zijn aangekomen uit een derde land dat niet in aanhangsel 5-A is vermeld, wordt beschouwd als ruimbagage die aankomt uit een derde land, tenzij bevestigd is dat deze ruimbagage in die lidstaat aan een beveiligingsonderzoek is onderworpen.
- 5.0.4. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder „beveiligde bagage” aan een beveiligingsonderzoek onderworpen vertrekkende ruimbagage verstaan die fysiek beveiligd is om te voorkomen dat voorwerpen aan de bagage worden toegevoegd.
- 5.1. BEVEILIGINGSONDERZOEK VAN RUIMBAGAGE
- 5.1.1. De volgende methoden worden, individueel of in combinatie met elkaar, gebruikt om ruimbagage te onderzoeken:
- a) een onderzoek met de hand, of
 - b) röntgenapparatuur, of
 - c) explosievendetectiesystemen (EDS), of
 - d) apparatuur voor detectie van explosievensporen (ETD)

▼M3**▼B**

Als de screener niet kan bepalen of de ruimbagage al dan niet verboden voorwerpen bevat, wordt ze geweigerd of opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen tot de screener tevreden is over het resultaat.

- 5.1.2. Een onderzoek met de hand bestaat uit een grondige handmatige controle van de bagage, inclusief alle inhoud ervan, teneinde redelijkerwijs te garanderen dat ze geen verboden voorwerpen bevat.
- 5.1.3. Wanneer gebruik wordt gemaakt van röntgen- of EDS-apparatuur wordt elk voorwerp waarvan de dichtheid de screener verhindert om de inhoud van de bagage te analyseren, op een andere wijze aan een beveiligingsonderzoek onderworpen.
- 5.1.4. Beveiligingsonderzoeken met behulp van apparatuur voor detectie van explosievensporen (ETD) bestaan uit een analyse van monsters van zowel de binnen- als de buitenkant van de bagage en van de inhoud. De inhoud mag ook met de hand worden onderzocht.

▼B

- 5.1.5. De bevoegde autoriteit kan categorieën opstellen van ruimbagage die, om objectieve redenen, worden onderworpen aan bijzondere onderzoeksprocedures of die van een beveiligingsonderzoek worden vrijgesteld. De Commissie wordt in kennis gesteld van deze categorieën.
- 5.1.6. Beveiligingsonderzoek van ruimbagage is eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

▼M17

- 5.1.7. Personen die een screening van ruimbagage uitvoeren door middel van röntgenapparatuur of explosievendetectiesystemen mogen normaal gezien niet meer dan 20 minuten na elkaar beelden bekijken. Na elke periode dient de persoon in kwestie minstens 10 minuten geen beelden te bekijken. Deze eis is slechts van toepassing wanneer een continue stroom van beelden moet worden bekeken.

Er dient een supervisor verantwoordelijk te zijn voor de personen die beveiligingsonderzoeken van ruimbagage uitvoeren, teneinde de optimale samenstelling van het team, de kwaliteit van het werk en de opleiding, ondersteuning en beoordeling te garanderen.

▼B

5.2. **BESCHERMING VAN RUIMBAGAGE**

- 5.2.1. Passagiers krijgen geen toegang tot ruimbagage die aan een beveiligingsonderzoek is onderworpen, tenzij het hun eigen bagage betreft en ze onder toezicht staan, teneinde te garanderen dat:

- a) geen van de in aanhangsel 5-B vermelde verboden voorwerpen aan de ruimbagage worden toegevoegd, of
- b) geen van de in aanhangsel 4-C vermelde verboden voorwerpen uit de ruimbagage worden gehaald en in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones of aan boord van een luchtvaartuig worden gebracht.

- 5.2.2. Ruimbagage die niet beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden wordt opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen.

- 5.2.3. De bescherming van ruimbagage is eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

5.3. **CONTROLE OP DE CONNECTIE TUSSEN BAGAGE EN PASSAGIERS**

5.3.1. **Identificatie van ruimbagage**

- 5.3.1.1. Tijdens de instaprocedure ziet een luchtvaartmaatschappij erop toe dat een passagier een geldige instapkaart of een gelijkwaardig document voorlegt dat overeenstemt met de ingecheckte ruimbagage.

- 5.3.1.2. Een luchtvaartmaatschappij zorgt voor een procedure voor het identificeren van ruimbagage van passagiers die niet aan boord van het luchtvaartuig zijn gegaan of die vóór het vertrek het luchtvaartuig hebben verlaten.

- 5.3.1.3. Als de passagier niet aan boord van het luchtvaartuig is, wordt de ruimbagage die overeenstemt met zijn instapkaart of gelijkwaardig document als ongebeleid beschouwd.

- 5.3.1.4. Een luchtvaartmaatschappij ziet erop toe dat duidelijk kan worden vastgesteld dat voor elk stuk ongebeleide ruimbagage toestemming voor vervoer door de lucht is gegeven.

5.3.2. **Factoren buiten controle van de passagier**

- 5.3.2.1. De reden waarom de bagage als ongebeleid wordt beschouwd, wordt geregistreerd vóór de bagage in een luchtvaartuig wordt geladen, tenzij de in punt 5.3.3 bedoelde beveiligingscontroles worden toegepast.

▼B

5.3.2.2. Aanvullende gedetailleerde bepalingen met betrekking tot factoren buiten controle van de passagier zijn vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

5.3.3. **Passende beveiligingscontroles voor onbegeleide ruimbagage**

5.3.3.1. Onbegeleide ruimbagage die niet onder punt 5.3.2 valt, wordt aan een beveiligingsonderzoek onderworpen aan de hand van een van de in punt 5.1.1 vastgestelde methoden en, indien van toepassing, door de vereisten van een afzonderlijke beschikking van de Commissie toe te passen.

▼M9

5.3.3.2. Ruimbagage die als onbegeleide bagage wordt beschouwd ten gevolge van andere dan de in punt 5.3.2 vermelde factoren wordt uit het luchtvaartuig verwijderd en opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens ze weer wordt ingeladen.

▼B

5.3.3.3. Aanvullende gedetailleerde bepalingen met betrekking tot passende beveiligingscontroles voor onbegeleide ruimbagage zijn vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

5.4. **VERBODEN VOORWERPEN**

5.4.1. Passagiers mogen de in aanhangsel 5-B vermelde voorwerpen niet meenemen in hun ruimbagage.

5.4.2. Vrijstelling van punt 5.4.1 kan worden verleend voor zover:

- a) de nationale regels van de bevoegde autoriteit toestaan dat het voorwerp wordt meegenomen, en
- b) de toepasselijke veiligheidsregels worden nageleefd.

5.4.3. Passagiers krijgen informatie over de in aanhangsel 5-B vermelde verboden voorwerpen alvorens de check-in is voltooid.

▼M17**AANHANGSEL 5-A****RUIMBAGAGE**

DERDE LANDEN EN OVERZEESSE LANDEN EN TERRITORIA DIE BIJZONDERE BETREKKINGEN MET DE UNIE ONDERHOUDEN OVEREENKOMSTIG HET VERDRAG BETREFFENDE DE WERKING VAN DE EUROPESE UNIE, WAAROP DE TITEL VERVOER VAN DAT VERDRAG NIET VAN TOEPASSING IS EN WAARVAN DE BEVEILIGINGSNORMEN ALS GELIJKWAARDIG AAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE BASISNORMEN WORDEN ERKEND

Met betrekking tot ruimbagage wordt erkend dat de volgende derde landen en overzeese landen en territoria die bijzondere betrekkingen met de Unie onderhouden overeenkomstig het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en waarop de titel vervoer van dat Verdrag niet van toepassing is, beveiligingsnormen toepassen die gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke basisnormen:

Verenigde Staten van Amerika

De Commissie moet de bevoegde autoriteiten van de lidstaten onverwijld in kennis stellen wanneer zij over informatie beschikt dat de door het derde land gehanteerde normen voor de beveiliging die een belangrijk effect hebben op het algehele niveau van de luchtvaartbeveiliging in de EU, niet langer gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke basisnormen van de Unie.

▼M17

De Commissie moet de bevoegde autoriteiten van de lidstaten onverwijld in kennis stellen wanneer zij over informatie beschikt inzake maatregelen, met inbegrip van compenserende maatregelen, waaruit blijkt dat de gelijkwaardigheid van de betrokken, door het derde land toegepaste beveiligingsnormen is hersteld.

▼B**AANHANGSEL 5-B****RUIMBAGAGE****LIJST VAN VERBODEN VOORWERPEN**

Passagiers mogen de volgende artikelen niet meenemen in hun ruimbagage:

explosieven en brandgevaarlijke stoffen en apparaten — explosieven en brandgevaarlijke stoffen en apparaten waarmee ernstig letsel kan worden toegebracht of waarmee de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar kan worden gebracht, zoals:

- munitie
- slagpijpjes
- ontstekers en lonten
- mijnen, granaten en andere militaire explosieven
- vuurwerk en ander pyrotechnisch materiaal
- rookblikken en -patronen
- dynamiet, buskruit en kneedspringstoffen

6. VRACHT EN POST**6.0. ALGEMENE BEPALINGEN**

6.0.1. De autoriteit, luchthavenexploitant, luchtvaartmaatschappij of entiteit, zoals gedefinieerd in dit hoofdstuk, zorgt voor de toepassing van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen.

▼M9

- 6.0.2. In vracht- en postzendingen wordt het volgende als verboden voorwerpen beschouwd:
- samengestelde explosieve en brandgevaarlijke apparaten die niet overeenkomstig de toepasselijke veiligheidsregels worden vervoerd.

▼B**6.1. BEVEILIGINGSCONTROLES — ALGEMENE BEPALINGEN**

6.1.1. Alle vracht en post wordt door een erkend agent aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens in een luchtvaartuig te worden geladen, tenzij:

- a) een erkend agent de zending aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en de zending vanaf het ogenblik van die controles tot het ogenblik van inladen beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden, of
- b) een bekende afzender de zending aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en de zending vanaf het ogenblik van die controles tot het ogenblik van inladen beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden, of
- c) een vaste afzender de zending aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en de zending vanaf het ogenblik van beveiligingscontroles tot het ogenblik van inladen beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden en niet in een passagiersluchtvaartuig wordt vervoerd, of

▼ B

- d) de zending van beveiligingsonderzoeken is vrijgesteld en tegen manipulatie door onbevoegden is beschermd vanaf het ogenblik dat ze identificeerbare luchtvracht of identificeerbare luchtpost werd tot het ogenblik van inladen.

▼ M6

- 6.1.2. Als er redenen zijn om aan te nemen dat een zending die aan beveiligingscontroles is onderworpen, tekenen van manipulatie vertoont of niet beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat die controles zijn uitgevoerd, wordt ze door een erkende agent aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens in een luchtvaartuig te worden geladen. Zendingen die tekenen van ernstige manipulatie vertonen of die om andere redenen verdacht zijn, worden behandeld als risicovracht of -post overeenkomstig punt 6.7.

▼ B

- 6.1.3. Een persoon die onbegeleide toegang heeft tot identificeerbare luchtvracht of identificeerbare luchtpost die aan de vereiste beveiligingscontroles is onderworpen, moet met succes een achtergrondonderzoek of een aan de indienstname voorafgaande controle overeenkomstig punt 11.1 hebben doorstaan.

6.2. **BEVEILIGINGSONDERZOEK**6.2.1. **Beveiligingsonderzoek**

- 6.2.1.1. Wanneer vracht of post aan een beveiligingsonderzoek wordt onderworpen:

- a) dienen de middelen of de methoden te worden gebruikt die het mogelijk maken met de grootste waarschijnlijkheid verboden voorwerpen te detecteren, rekening houdende met de aard van de zending, en
- b) dienen de gebruikte middelen of methoden te voldoen aan een norm die voldoende hoog is om redelijkerwijs te garanderen dat geen verboden voorwerpen in de zending zijn verborgen.

- 6.2.1.2. Wanneer de screener niet zeker is dat de zending geen verboden voorwerpen bevat, wordt de zending geweigerd of opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen tot de screener tevreden is over het resultaat.

- 6.2.1.3. Beveiligingsonderzoeken van vracht en post zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

▼ M17

- 6.2.1.4. Personen die een screening van vracht uitvoeren door middel van röntgenapparatuur of explosievendetectiesystemen mogen normaal gezien niet meer dan 20 minuten na elkaar beelden bekijken. Na elke periode dient de persoon in kwestie minstens 10 minuten geen beelden te bekijken. Deze eis is slechts van toepassing wanneer een continue stroom van beelden moet worden bekeken.

▼ B6.2.2. **Vrijstelling van het beveiligingsonderzoek**

Bepalingen met betrekking tot vrijstelling van het beveiligingsonderzoek zijn vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

6.3. **ERKEND AGENTEN**6.3.1. **Goedkeuring van erkend agenten**

- 6.3.1.1. Erkend agenten worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

De goedkeuring als erkend agent is locatiegebonden.

Een entiteit die de in punt 6.3.2 vermelde beveiligingscontroles toepast, wordt goedgekeurd als erkend agent. Dit omvat tevens leveranciers van logistieke diensten die als derde partij verantwoordelijk zijn voor geïntegreerde opslag- en vervoersdiensten, alsook luchtvaartmaatschappijen en afhandelaars.

▼B

Een erkend agent mag:

- a) al de in punt 6.3.2 bedoelde beveiligingscontroles uitbesteden aan een ander erkend agent;
- b) al de in punt 6.3.2 bedoelde beveiligingscontroles uitbesteden aan een andere entiteit, wanneer de controles op de locatie van de erkend agent of op een luchthaven worden uitgevoerd, en onder het beveiligingsprogramma van de erkend agent of de luchthaven vallen;
- c) al de in punt 6.3.2 bedoelde beveiligingscontroles uitbesteden aan een andere entiteit, wanneer de controles elders dan in de vestigingsplaats van de erkend agent of op een luchthaven worden uitgevoerd, en de entiteit door de bevoegde autoriteit is gecertificeerd, goedgekeurd of op een lijst geplaatst met het oog op het verlenen van deze diensten, en
- d) de bescherming en het vervoer van zendingen uitbesteden aan een vervoersonderneming die aan de vereisten van punt 6.6 voldoet.

6.3.1.2. De bevoegde autoriteit van elke lidstaat legt in haar nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, zoals vermeld in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008, de verantwoordelijkheden vast voor de tenuitvoerlegging van de volgende procedure inzake de goedkeuring van erkend agenten:

- a) de aanvrager vraagt de goedkeuring van de bevoegde autoriteit van de lidstaat waarin de in de aanvraag opgenomen locaties zich bevinden.

De aanvrager moet een beveiligingsprogramma indienen bij de desbetreffende bevoegde autoriteit. In het programma worden de methoden en procedures beschreven die de agent moet volgen om aan de vereisten van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan te voldoen. In het programma is ook beschreven hoe de agent toezicht zal houden op de naleving van deze methoden en procedures. Een beveiligingsprogramma van een luchtvaartmaatschappij waarin de methoden en procedures zijn beschreven die door de luchtvaartmaatschappij moeten worden gevolgd om aan de vereisten van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan te voldoen, wordt geacht te voldoen aan de vereisten voor een beveiligingsprogramma van een erkend agent.

De aanvrager moet ook de in aanhangsel 6-A opgenomen „Verbintenisverklaring — Erkend agent” indienen. Deze verbintenisverklaring moet worden ondertekend door de wettelijke vertegenwoordiger van de aanvrager of door de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging.

De ondertekende verbintenisverklaring wordt bewaard door de desbetreffende bevoegde autoriteit.

- b) de bevoegde autoriteit of de ►**M11** EU-luchtvaartbeveiligings-validateur ◀ die namens deze autoriteit optreedt, onderzoekt het beveiligingsprogramma en voert een controle ter plaatse van de gespecificeerde plaatsen uit teneinde na te gaan of de aanvrager voldoet aan de vereisten van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

De bevoegde autoriteit of de ►**M11** EU-luchtvaartbeveiligings-validateur ◀ die namens deze autoriteit optreedt, moet rekening houden met het feit of de aanvrager houder is van het in artikel 14 bis, lid 1, onder b) of c), van Verordening (EG) nr. 1875/2006 van de Commissie ⁽¹⁾ tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2454/93 ⁽²⁾ vermelde AEO-certificaat.

- c) Als de bevoegde autoriteit tevreden is met de onder de punten a) en b) verstrekte informatie, zorgt zij ervoor dat de nodige gegevens van de agent uiterlijk de volgende werkdag in de ►**M17** EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toelieferingsketen ◀ worden ingevoerd. Bij de invoer van de gegevens in de gegevensbank geeft de bevoegde autoriteit elke goedgekeurde locatie een unieke alfanumerieke identificatiecode in het standaardformaat.

⁽¹⁾ PB L 360 van 19.12.2006, blz. 64.

⁽²⁾ PB L 253 van 11.10.1993, blz. 1.

▼B

Als de bevoegde autoriteit niet tevreden is met de onder a) en b) verstrekte informatie deelt zij de redenen hiervoor onmiddellijk mee aan de entiteit die de goedkeuring als erkend agent heeft aangevraagd.

Als in een beveiligingsprogramma van een luchtvaartmaatschappij de methoden en procedures zijn beschreven die door de luchtvaartmaatschappij moeten worden gevolgd om aan de vereisten van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan te voldoen, wordt de luchtvaartmaatschappij geacht te voldoen aan de vereisten van de punten a) en b) voor alle in het programma gespecificeerde plaatsen. Uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van deze verordening moet een controle ter plaatse van de in het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij gespecificeerde plaatsen worden uitgevoerd.

Als een erkend agent is goedgekeurd overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2320/2002 van de Commissie of Verordening (EG) nr. 820/2008 van de Commissie en Beschikking C(2008) 4333 van de Commissie, mag hij met het oog op de toepassing van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan worden beschouwd als erkend agent voor alle plaatsen waar een controle ter plaatse is uitgevoerd.

- d) Een erkend agent wordt pas als goedgekeurd beschouwd wanneer zijn gegevens zijn opgenomen in de ►**M17** EU- gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen ◀.

- 6.3.1.3. Een erkend agent duidt per plaats minstens een persoon aan die verantwoordelijk is voor de tenuitvoerlegging van het ingediende beveiligingsprogramma. Deze persoon moet met succes een achtergrondonderzoek overeenkomstig punt 11.1 hebben doorlopen.

- 6.3.1.4. Een erkend agent moet geregeld, en uiterlijk om de vijf jaar opnieuw worden goedgekeurd. Dit omvat een controle ter plaatse om na te gaan of hij nog steeds voldoet aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

Een inspectie op de terreinen en in de gebouwen van de erkend agent door de bevoegde autoriteit, overeenkomstig haar nationaal kwaliteitscontroleprogramma, kan als een controle ter plaatse worden beschouwd voor zover ze betrekking heeft op alle eisen waaraan moet worden voldaan met het oog op de goedkeuring.

- 6.3.1.5. Als de bevoegde autoriteit er niet meer van overtuigd is dat de erkend agent voldoet aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan, trekt zij de status van erkend agent voor de gespecificeerde locatie(s) in.

Onmiddellijk na de intrekking, en in elk geval binnen 24 uur, zorgt de bevoegde autoriteit ervoor dat de verandering van status van de agent wordt ingevoerd in de ►**M17** EU- gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen ◀.

- 6.3.1.6. Onverminderd het recht van elke lidstaat om strengere maatregelen toe te passen overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 300/2008, wordt een overeenkomstig punt 6.3 goedgekeurde erkend agent in alle lidstaten erkend.

- 6.3.1.7. De eisen van punt 6.3.1, behalve punt 6.3.1.2, onder d), zijn niet van toepassing wanneer de bevoegde autoriteit zelf een aanvraag tot goedkeuring als erkend agent indient.

6.3.2. Door erkend agenten toe te passen beveiligingscontroles

- 6.3.2.1. Wanneer een erkend agent een zending aanvaardt, gaat hij na of de entiteit van wie hij de zending ontvangt een erkend agent, een bekende afzender, een vaste afzender of geen van deze is.

▼B

- 6.3.2.2. De persoon die de zending afgeeft bij de erkend agent of de luchtvaartmaatschappij dient een identiteitskaart, paspoort, rijbewijs of ander document met zijn/haar foto voor te leggen, die is afgegeven of wordt erkend door de nationale autoriteit. De kaart of het document wordt gebruikt om de identiteit vast te stellen van de persoon die de zendingen afgeeft.
- 6.3.2.3. Als de erkend agent zendingen aanvaardt waarop niet alle vereiste beveiligingscontroles zijn toegepast, ziet hij erop toe dat ze overeenkomstig punt 6.2 aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen.

▼M17

- 6.3.2.4. Nadat de in de punten 6.3.2.1 tot en met 6.3.2.3 van deze verordening en in punt 6.3 van Besluit 2010/774/EU van de Commissie vermelde beveiligingscontroles zijn uitgevoerd, ziet de erkend agent erop toe dat:
- a) onbegeleide toegang tot deze zendingen beperkt wordt tot gemachtigde personen, en
 - b) deze zendingen tot het ogenblik waarop ze aan een andere erkend agent of luchtvaartmaatschappij worden overgedragen, beveiligd worden tegen manipulatie door onbevoegden. Zendingen van vracht of post die zich in een kritiek deel van een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone bevinden, worden beschouwd als zijnde beschermd tegen manipulatie door onbevoegden. Zendingen van vracht of post die zich in een ander dan een kritiek deel van een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone bevinden, worden ondergebracht in de delen van de gebouwen van de erkend agent waartoe de toegang gecontroleerd wordt of worden, als ze zich buiten deze delen bevinden:
 - fysiek beschermd, teneinde te voorkomen dat er voorwerpen aan worden toegevoegd, of
 - niet onbewaakt gelaten en de toegang ertoe wordt beperkt tot personen die betrokken zijn bij de bescherming en behandeling van de vracht.

▼B

- 6.3.2.5. Nadat de beveiligingscontroles waarnaar wordt verwezen in de punten 6.3.2.1 tot en met 6.3.2.4 van deze verordening zijn uitgevoerd, ziet de erkend agent erop toe dat alle zendingen die aan een luchtvaartmaatschappij of een andere erkend agent worden aangeboden, vergezeld gaan van passende documenten, ofwel in de vorm van een luchtvrachtbrief ofwel in de vorm van een afzonderlijke verklaring, hetzij schriftelijk, hetzij in elektronisch formaat.

▼M9

- 6.3.2.6. De bevoegde autoriteit moet de documenten op elk ogenblik kunnen inspecteren tot de zending aan boord van een luchtvaartuig wordt geladen en daarna gedurende 24 uur of de duur van de vlucht, indien deze langer dan 24 uur duurt; de documenten moeten de volgende informatie bevatten:
- a) de van de passende autoriteit ontvangen unieke alfanumerieke identificatiecode van de erkend agent;
 - b) een unieke identificatiecode van de zending, zoals het nummer van de house-luchtvrachtbrief of de master-luchtvrachtbrief;
 - c) de inhoud van de zending, behalve voor zendingen die zijn vermeld in punt 6.2.3, onder d) en e), van Besluit C(2010) 774 final van de Commissie van 13 april 2010 ⁽¹⁾;
 - d) de beveiligingsstatus van de zending, met vermelding van:
 - „SPX” veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen, of

⁽¹⁾ Nog niet bekendgemaakt.

▼ M9

- „SCO” veilig voor vracht- en postluchtvaartuigen, of
 - „SHR” veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen, overeenkomstig de eisen met betrekking tot grote risico's;
- e) de reden waarom de beveiligingsstatus is afgegeven, met vermelding van:
- „KC” ontvangen van bekende afzender, of
 - „AC” ontvangen van vaste afzender, of
 - de gebruikte middelen of methoden voor het beveiligingsonderzoek, of
 - de redenen waarom de zending is vrijgesteld van het beveiligingsonderzoek;
- f) de naam van de persoon die de beveiligingsstatus heeft afgegeven, of een gelijkwaardige identificatie, en de datum en het tijdstip van afgifte;
- g) de van de bevoegde autoriteit ontvangen unieke identificatiecode van een erkend agent die de door een andere erkend agent aan een zending gegeven beveiligingsstatus heeft geaccepteerd.

▼ M17

Een erkend agent die zendingen aanbiedt aan een andere erkend agent of aan een luchtvaartmaatschappij mag ook besluiten alleen de bij de punten a) tot en met e) en g) vereiste informatie te verstrekken en de bij punt f) vereiste informatie bij te houden gedurende de vlucht of voor 24 uur, als dat langer is.

▼ M9

6.3.2.7. In het geval van consolidaties wordt geacht te zijn voldaan aan de eisen van de punten 6.3.2.5 en 6.3.2.6 wanneer:

- a) de erkend agent die de consolidatie uitvoert de krachtens punt 6.3.2.6, onder a) tot en met g), vereiste informatie voor elke individuele zending bijhoudt gedurende 24 uur of voor de duur van de vlucht(en), als deze langer duurt (duren), en
- b) de documenten bij de consolidatie de alfanumerieke code bevatten van de erkend agent die de consolidatie heeft uitgevoerd, alsook een unieke identificatiecode van de consolidatie en de veiligheidsstatus ervan.

Het bepaalde onder a) is niet van toepassing op consolidaties die altijd aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen of die zijn vrijgesteld van een beveiligingsonderzoek overeenkomstig punt 6.2.3, onder d) en e), van Besluit C(2010) 774 als de erkend agent een unieke identificatiecode toekent aan de consolidatie, de beveiligingsstatus vermeldt en een reden opgeeft waarom deze beveiligingsstatus is toegekend.

▼ B

6.3.2.8. Wanneer de erkend agent zendingen aanvaardt die niet aan alle vereiste beveiligingscontroles zijn onderworpen, mag hij ook ervoor kiezen de in punt 6.3.2 vermelde beveiligingscontroles niet uit te voeren, maar de zendingen over te dragen aan een andere erkend agent om deze controles te laten uitvoeren.

Met betrekking tot beveiligingscontroles die door een erkend agent moeten worden uitgevoerd, zijn ook aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

▼ M17

6.3.2.9. Een erkend agent ziet erop toe dat alle personeelsleden die beveiligingscontroles uitvoeren, worden gerekruteerd en opgeleid overeenkomstig de eisen van hoofdstuk 11 en dat alle personeelsleden met toegang tot identificeerbare luchtvracht of identificeerbare luchtpost waarop de vereiste beveiligingscontroles zijn uitgevoerd, zijn gerekruteerd en onderworpen aan een beveiligingsbewustmakingsopleiding overeenkomstig de eisen van hoofdstuk 11.

▼B

6.4. BEKENDE AFZENDERS

6.4.1. **Goedkeuring van bekende afzenders**

- 6.4.1.1. Bekende afzenders moeten worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

De goedkeuring als bekende afzender geldt voor een bepaalde locatie.

- 6.4.1.2. De bevoegde autoriteit van elke lidstaat legt in haar nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, zoals vermeld in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008, de verantwoordelijkheden vast voor de tenuitvoerlegging van de volgende procedure inzake de goedkeuring van bekende afzenders:

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

De in aanhangsel 6-B opgenomen „Richtsnoeren voor bekende afzenders” worden aan de aanvrager verstrekt.

- b) De bevoegde autoriteit of de ►**M11** EU-luchtvaartbeveiligings-validateur ◀ die namens deze autoriteit optreedt, voert een controle ter plaatse van de gespecificeerde locaties uit teneinde na te gaan of de aanvrager voldoet aan de vereisten van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

Om na te gaan of de aanvrager voldoet aan deze vereisten, maakt de bevoegde autoriteit of de ►**M11** EU-luchtvaartbeveiligings-validateur ◀ die namens deze autoriteit optreedt, gebruik van de in aanhangsel 6-C opgenomen „Validatiecontrolelijst voor bekende afzenders”. Deze controlelijst bevat een verbintenisverklaring die moet worden ondertekend door de wettelijke vertegenwoordiger van de aanvrager of door de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging van de desbetreffende locatie.

De bevoegde autoriteit of de ►**M11** EU-luchtvaartbeveiligings-validateur ◀ die namens deze autoriteit optreedt, moet rekening houden met het feit of de aanvrager houder is van het in artikel 14 bis, lid 1, onder b) of c), van Verordening (EG) nr. 1875/2006 van de Commissie tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2454/93 vermelde AEO-certificaat.

De informatie op de ingevulde controlelijst wordt als vertrouwelijk behandeld.

De ondertekende verbintenisverklaring wordt door de bevoegde autoriteit of de ►**M11** EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur ◀ bewaard en op verzoek ter beschikking van de betrokken instantie gesteld.

- c) Als de bevoegde autoriteit tevreden is met de onder de punten a) en b) verstrekte informatie, zorgt zij ervoor dat de nodige gegevens van de afzender uiterlijk de volgende werkdag in de ►**M17** EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toelieferingsketen ◀ worden ingevoerd. Bij de invoer van de gegevens in de gegevensbank geeft de bevoegde autoriteit elke goedgekeurde locatie een unieke alfanumerieke identificatiecode in het standaardformaat.

Als de bevoegde autoriteit niet tevreden is met de onder a) en b) verstrekte informatie deelt zij de redenen hiervoor onmiddellijk mee aan de entiteit die de goedkeuring als bekende afzender heeft aangevraagd.

▼M13

- d) Een bekende afzender die vóór 29 april 2010 is goedgekeurd met het oog op de toepassing van de eisen van punt 6.4.2, mag tot 28 april 2013 worden beschouwd als een bekende afzender met het oog op de toepassing van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

▼B

e) Een bekende afzender wordt pas als goedgekeurd beschouwd wanneer zijn gegevens zijn opgenomen in de ►**M17** EU- gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen ◄.

6.4.1.3. Een bekende afzender duidt per locatie minstens een persoon aan die verantwoordelijk is voor de toepassing van en het toezicht op de beveiligingscontroles. Deze persoon moet met succes een achtergrondonderzoek hebben doorstaan.

6.4.1.4. Een bekende afzender moet geregeld, en uiterlijk om de vijf jaar opnieuw worden goedgekeurd. Dit omvat een controle ter plaatse om na te gaan of de bekende afzender nog steeds voldoet aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

Een inspectie op de terreinen en in de gebouwen van de bekende afzender door de bevoegde autoriteit, overeenkomstig haar nationaal kwaliteitscontroleprogramma, kan als een controle ter plaatse worden beschouwd voor zover ze betrekking heeft op alle in de controlelijst van aanhangsel 6-C vermelde domeinen.

6.4.1.5. Als de bevoegde autoriteit er niet meer van overtuigd is dat de bekende afzender voldoet aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan, trekt zij de status van bekende afzender voor de gespecificeerde locatie(s) in.

Onmiddellijk na de intrekking, en in elk geval binnen 24 uur, zorgt de bevoegde autoriteit ervoor dat de verandering van status van de afzender wordt ingevoerd in de ►**M17** EU- gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen ◄.

6.4.1.6. Onverminderd het recht van elke lidstaat om strengere maatregelen toe te passen overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 300/2008, wordt een overeenkomstig punt 6.4 goedgekeurde bekende afzender in alle lidstaten erkend.

Bekende afzenders die overeenkomstig punt 6.4.1.2, onder d), zijn goedgekeurd, zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in punt 6.4 van een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

6.4.2. **Door bekende afzenders toe te passen beveiligingscontroles**

6.4.2.1. Een bekende afzender ziet erop toe dat:

a) het beveiligingsniveau op de locatie of op de terreinen en in de gebouwen voldoende is om identificeerbare luchtvracht en identificeerbare luchtpost te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden, en

▼M17

b) alle personeelsleden die beveiligingscontroles uitvoeren, worden gerekruteerd en opgeleid overeenkomstig de eisen van hoofdstuk 11 en alle personeelsleden met toegang tot identificeerbare luchtvracht of identificeerbare luchtpost waarop de vereiste beveiligingscontroles zijn uitgevoerd, worden gerekruteerd en onderworpen aan een beveiligingsbewustmakingsopleiding overeenkomstig de eisen van hoofdstuk 11, en

▼B

c) identificeerbare luchtvracht en identificeerbare luchtpost tijdens de productie, verpakking, opslag, verzending en/of het vervoer, voor zover van toepassing, worden beschermd tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage.

Indien deze beveiligingscontroles, om welke reden dan ook, niet zijn toegepast op een zending, of indien de bekende afzender de zending niet voor eigen rekening verstuurt, deelt de bekende afzender dit duidelijk mee aan de erkend agent, zodat punt 6.3.2.3 kan worden toegepast.

6.4.2.2. De bekende afzender gaat ermee akkoord dat zendingen waarop de passende beveiligingscontroles niet zijn toegepast, overeenkomstig punt 6.2.1 aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen.

6.5. **VASTE AFZENDERS**

6.5.1. Vaste afzenders worden aangewezen door een erkend agent.

▼B

6.5.2. Om als vaste afzender te worden aangewezen, moet de volgende procedure worden gevolgd:

- a) De erkend agent verschaft de entiteit de in aanhangsel 6-D opgenomen „Luchtvaartbeveiligingsinstructies voor vaste afzenders” en de „Verbintenisverklaring — Vaste afzender”. De instructies en de verbintenisverklaring worden aan de erkend agent verstrekt door de betreffende bevoegde autoriteit van de lidstaat waarin de locatie van de agent zich bevindt.
- b) De entiteit dient een ondertekend exemplaar van de in aanhangsel 6-D opgenomen „Verbintenisverklaring — vaste afzender” in bij de erkend agent, tenzij de entiteit houder is van het AEO-certificaat dat vermeld is in artikel 14 bis, lid 1, onder b) of c), van Verordening (EG) nr. 1875/2006 van de Commissie tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2454/93.

De entiteit duidt ook minstens één persoon aan die verantwoordelijk is voor de beveiliging op haar terreinen en in haar gebouwen en deelt de naam en de contactgegevens van deze persoon mee aan de erkend agent.

Indien van toepassing wordt de ondertekende verbintenisverklaring bewaard door de erkend agent en op verzoek ter beschikking gesteld van de betreffende bevoegde autoriteit.

Wanneer de eis om een verbintenisverklaring in te vullen niet van toepassing is omdat de vaste afzender houder is van een AEO-certificaat, dient hij de erkend agent onmiddellijk op de hoogte te brengen wanneer hij niet langer houder is van een dergelijk certificaat.

- c) De erkend agent voert een validering uit door de volgende gegevens van de kandidaat-vaste afzender vast te stellen:
 - de bedrijfsgegevens, inclusief het bona fide bedrijfsadres, en
 - de aard van de activiteiten, en
 - de contactgegevens, inclusief die van de personen die verantwoordelijk zijn voor de beveiliging, en
 - het btw-nummer of het handelsregisternummer, en
 - indien de vrijstelling van punt 6.5.2, onder b), van toepassing is: het AEO-certificaat.
- d) Als de erkend agent genoeg neemt met de krachtens de punten b) en c) verstrekte informatie, kan de erkend agent de entiteit aanduiden als vaste afzender.

6.5.3. De erkend agent houdt een gegevensbank bij met de in punt 6.5.2, onder c), vermelde informatie. Deze gegevensbank moet beschikbaar zijn voor inspectie door de bevoegde autoriteit.

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

6.5.5. Als de bevoegde autoriteit of de erkend agent er niet langer van overtuigd is dat de vaste afzender aan de instructies van aanhangsel 6-D voldoet, trekt de erkend agent onmiddellijk de status van vaste afzender in.

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

▼B

6.6. BESCHERMING VAN VRACHT EN POST

6.6.1. **Bescherming van vracht en post tijdens het vervoer**

- 6.6.1.1. Teneinde te garanderen dat zendingen die de vereiste beveiligingscontroles hebben ondergaan, tijdens het vervoer beschermd worden tegen manipulatie door onbevoegden:

▼M9

- a) moeten de zendingen worden verpakt of verzegeld door de erkend agent, bekende verzender of vaste verzender, teneinde te garanderen dat het duidelijk is of ermee geknoeid is; als dit niet mogelijk is, worden alternatieve beschermingsmaatregelen genomen die de integriteit van de zending garanderen, en

▼B

- b) moet de vrachtruimte van het voertuig waarmee de zendingen worden vervoerd, gesloten of verzegeld zijn, of moeten huifvoertuigen beveiligd zijn met TIR-koorden, zodat manipulaties zichtbaar zijn, of moet het laadoppervlak van flatbedvoertuigen onder toezicht staan, of
- c) moet de vervoerder die het vervoer namens de erkend agent, bekende afzender of vaste afzender verzorgt, instemmen met de in aanhangsel 6-E opgenomen vervoerdersverklaring, tenzij de vervoerder zelf is goedgekeurd als erkend agent.

De ondertekende verbintenisverklaring wordt bewaard door de erkend agent, bekende afzender of vaste afzender voor wie de vervoerder het vervoer verzorgt. Op verzoek wordt een kopie van de ondertekende verbintenisverklaring ter beschikking gesteld van de erkend agent of de luchtvaartmaatschappij die de zending ontvangt of van de betrokken bevoegde autoriteit, of

- d) moet de vervoerder aan de erkend agent, bekende afzender of vaste afzender voor wie hij het vervoer verzorgt, het bewijs leveren dat hij gecertificeerd of goedgekeurd is door een bevoegde autoriteit.

Deze bewijzen moeten voldoen aan de eisen van aanhangsel 6-E en kopieën ervan worden bewaard door de erkend agent, bekende afzender of vaste afzender. Op verzoek wordt ook een kopie ter beschikking gesteld van de erkend agent of de luchtvaartmaatschappij die de zending ontvangt of aan een andere bevoegde autoriteit.

- 6.6.1.2. Punt 6.6.1.1, onder b), c) en d), is niet van toepassing tijdens vervoer aan de luchtzijde.

▼M176.6.2. **Bescherming van vracht en post op luchthavens met het oog op het inladen ervan in een luchtvaartuig****▼B**

- 6.6.2.1. Zendingen van vracht of post die zich in een kritiek deel bevinden, worden beschouwd als zijnde beschermd tegen manipulatie door onbevoegden.

▼M17

- 6.6.2.2. Zendingen van vracht en post die zich in een ander dan een kritiek deel van een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone bevinden, worden ondergebracht in de delen van de gebouwen van de erkend agent waartoe de toegang gecontroleerd wordt, of worden, als ze zich buiten deze delen bevinden:

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

▼ M6

6.7. HOOGRISICOVRACHT EN -POST

Bepalingen met betrekking tot hoogrisicovracht en -post zijn vastgesteld in een afzonderlijk besluit van de Commissie.

▼ M11

6.8. BESCHERMING VAN VRACHT EN POST DIE VANUIT DERDE LANDEN NAAR DE UNIE WORDEN VERVOERD

6.8.1. **Aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen**

6.8.1.1. Elke luchtvaartmaatschappij die vracht of post vervoert vanuit een luchthaven in een derde land dat niet is opgenomen in de lijst in aanhangsel 6-F, voor transfer, transit of lossing in elke luchthaven die onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 300/2008 valt, wordt als een „luchtvaartmaatschappij die vracht of post vanuit een luchthaven in een derde land naar de Unie vervoert” (ACC3) aangewezen:

- a) door de bevoegde autoriteit van de lidstaat die het Air Operator Certificate van de luchtvaartmaatschappij heeft afgegeven;
- b) door de bevoegde autoriteit van de lidstaat die vermeld is in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 748/2009 van de Commissie ⁽¹⁾, als gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 394/2011 ⁽²⁾ betreffende de lijst van vliegtuigexploitanten die op of na 1 januari 2006 een in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽³⁾ genoemde luchtvaartactiviteit hebben uitgeoefend, voor luchtvaartmaatschappijen die geen houder zijn van een door een lidstaat afgegeven Air Operator Certificate;
- c) door de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de luchtvaartmaatschappij haar belangrijkste vestiging heeft in de Unie, of door een andere bevoegde autoriteit van de Unie, in overeenstemming met die autoriteit, voor luchtvaartmaatschappijen die geen houder zijn van een door een lidstaat afgegeven Air Operator Certificate en niet in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 748/2009 zijn vermeld.

6.8.1.2. De aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij als ACC3 voor vracht- en postactiviteiten vanop een luchthaven waarvoor ACC3-aanwijzing is vereist (hierna „de relevante vrachtactiviteiten” genoemd) gebeurt op basis van:

- a) de benoeming van een persoon die namens de luchtvaartmaatschappij verantwoordelijk is voor de tenuitvoerlegging van de bepalingen inzake beveiliging van vracht en post met betrekking tot de relevante vrachtactiviteiten; en
- b) tot 30 juni 2014: een „Verbintenisverklaring — ACC3”, zoals uiteengezet in aanhangsel 6-H, waarin wordt bevestigd dat een beveiligingsprogramma dat alle in aanhangsel 6-G vermelde punten betreft, ten uitvoer wordt gelegd. Deze verbintenisverklaring moet namens de luchtvaartmaatschappij worden ondertekend door de wettelijke vertegenwoordiger of door de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging. De bevoegde autoriteit houdt een kopie of het origineel bij tot de datum waarop de ACC3-aanwijzing verstrijkt;
- c) vanaf 1 juli 2014: een verslag van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering waarin wordt bevestigd dat beveiligingsmaatregelen ten uitvoer worden gelegd.

6.8.1.3. De bevoegde autoriteit kent de aangewezen ACC3 een unieke alfa-numerieke identificatiecode toe in het standaardformaat, ter identificatie van de luchtvaartmaatschappij en de luchthaven uit het derde land waarvoor de luchtvaartmaatschappij is aangewezen om vracht of post naar de Unie te vervoeren.

⁽¹⁾ PB L 219 van 22.8.2009, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 107 van 27.4.2011, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32.

▼ M11

6.8.1.4. De aanwijzing is geldig vanaf de datum waarop de bevoegde autoriteit de gegevens van de ACC3 in de ►**M17** EU- gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen ◀ heeft opgeslagen en blijft geldig voor een maximumperiode van vijf jaar.

6.8.1.5. Een ACC3 die is opgenomen in de ►**M17** EU- gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen ◀ wordt in alle lidstaten erkend voor alle vervoersactiviteiten van de luchthaven in het derde land naar de Unie.

6.8.2. EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering voor ACC3

6.8.2.1. De EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering voor de relevante vrachtactiviteiten van een luchtvaartmaatschappij bestaat uit:

- a) een onderzoek van het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij, waarbij wordt nagegaan of het relevant en volledig is voor wat alle in aanhangsel 6-G uiteengezette punten betreft; en
- b) een verificatie van de tenuitvoerlegging van luchtvaartbeveiligingsmaatregelen met betrekking tot de relevante vrachtactiviteiten door gebruik te maken van de controlelijst in aanhangsel 6-C3.

6.8.2.2. De verificatie van de tenuitvoerlegging in het kader van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gebeurt ter plaatse, ofwel:

- 1. op de luchthaven waarvan de luchtvaartmaatschappij de relevante vrachtactiviteiten uitvoert vóór ACC3-aanwijzing kan worden toegekend aan die luchthaven.

Als vervolgens tijdens de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering wordt vastgesteld dat een of meer van de in de controlelijst in aanhangsel 6-C3 vermelde doelstellingen niet ten uitvoer zijn gelegd, wijst de bevoegde autoriteit de luchtvaartmaatschappij niet aan als ACC3 voor de relevante vrachtactiviteiten indien niet is aangetoond dat de luchtvaartmaatschappij maatregelen heeft genomen om de vastgestelde tekortkoming te verhelpen;

- 2. ofwel op een representatief aantal luchthavens met relevante vrachtactiviteiten van een luchtvaartmaatschappij vóór ACC3-aanwijzing wordt toegekend aan alle luchthavens met relevante vrachtactiviteiten van die luchtvaartmaatschappij. De volgende voorwaarden zijn van toepassing:

- a) deze optie wordt aangevraagd door een luchtvaartmaatschappij die diverse relevante luchtvrachtactiviteiten exploiteert;
- b) de bevoegde autoriteit is nagegaan of de luchtvaartmaatschappij een intern programma dat de kwaliteit van de beveiliging waarborgt onderhoudt dat gelijkwaardig is aan EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering;
- c) het representatieve aantal is minstens 3 of 5%, waarbij het hoogste aantal van toepassing is, en alle luchthavens die zich bevinden in een hoogrisicogebied;
- d) de bevoegde autoriteit heeft ingestemd met een stappenplan dat EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringen garandeert voor elk jaar van de aanwijzing op aanvullende luchthavens waarvoor ACC3-aanwijzing wordt toegekend of tot alle luchthavens zijn gevalideerd. Het aantal van die valideringen moet elk jaar minstens gelijk zijn aan het onder c) vereiste aantal. In het stappenplan worden de redenen voor de keuze van aanvullende luchthavens vermeld;

- e) alle ACC3-aanwijzingen eindigen op dezelfde dag;

▼ **M11**

f) als in het kader van een van de in het stappenplan overeengekomen EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringen wordt vastgesteld dat een of meer van de in de controlelijst in aanhangsel 6-C3 vermelde doelstellingen niet ten uitvoer zijn gelegd, eist de bevoegde autoriteit die de aanwijzing verleent bewijzen van de tenuitvoerlegging van maatregelen om de op die luchthaven vastgestelde tekortkoming te verhelpen en vraagt zij, afhankelijk van de ernst van de tekortkoming:

- een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering van alle luchthavens waarvoor ACC3-aanwijzing is vereist, overeenkomstig punt 6.8.2.2, punt 1, binnen een door de bevoegde autoriteit vastgestelde termijn, of
- het dubbele van het onder d) vastgestelde aantal EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringen voor elk van de resterende jaren van de ACC3-aanwijzingen.

▼ **M17**

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

▼ **M11**

6.8.2.3. De bevoegde autoriteit kan een luchtvaartmaatschappij als ACC3 aanwijzen voor een beperkte periode, die uiterlijk op 30 juni 2016 eindigt, als een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering niet kon plaatsvinden om objectieve redenen buiten de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij. Als een dergelijke aanwijzing voor een periode van meer dan drie maanden wordt verleend, gaat de bevoegde autoriteit na of de luchtvaartmaatschappij een interne kwaliteitsborging van het beveiligingsprogramma toepast die gelijkwaardig is aan de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering.

6.8.2.4. Als de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering van een ACC3 plaatsvond vóór 1 juli 2014 en als in het kader van deze validering niet kon worden bevestigd dat de eisen van punt 6.8.3.2, tweede zin, worden nageleefd, verstrekt de ACC3 de bevoegde autoriteit uiterlijk op 1 juli 2014 bewijzen van de naleving van deze eisen. Deze bewijzen bestaan uit een update van het betreffende gedeelte van het beveiligingsprogramma en eventueel uit een follow-upverificatie ter plaatse.

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

6.8.3. **Beveiligingscontroles voor vracht en post die aankomen uit een derde land**

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

- a) een erkende agent die in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering is gevalideerd de zending aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en de zending vanaf het ogenblik van die beveiligingscontroles tot het ogenblik van inladen beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden; of
- b) een bekende afzender die in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering is gevalideerd de zending aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en de zending vanaf het ogenblik van die beveiligingscontroles tot het ogenblik van inladen beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden; of

▼ **M11**

- c) een vaste afzender, onder verantwoordelijkheid van in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent de zending aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en de zending vanaf het ogenblik van beveiligingscontroles tot het ogenblik van inladen, beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden en niet in een passagiersluchtvaartuig wordt vervoerd; of
- d) de zending van beveiligingsonderzoeken is vrijgesteld overeenkomstig punt 6.1.1, onder d), van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 en beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat ze identificeerbare luchtvracht of identificeerbare luchtpost werd tot het ogenblik van inladen.

▼ **M17**

- 6.8.3.2. Tot 30 juni 2014 dienen de eisen inzake screening minstens te beantwoorden aan de ICAO-normen. Daarna worden vracht en post die naar de Unie worden vervoerd aan een beveiligingsonderzoek onderworpen aan de hand van een van de in punt 6.2.1 van Besluit 2010/774/EU vermelde middelen of methoden, volgens een norm die volstaat om redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen in zijn verborgen.

▼ **M11**

- 6.8.3.3. De ACC3 garandeert met betrekking tot
- a) transfer- of transitvracht of -post, dat beveiligingsonderzoeken overeenkomstig punt 6.8.3.2 of beveiligingscontroles zijn uitgevoerd op de plaats van herkomst of elders in de toeleveringsketen en dat deze zendingen beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat de beveiligingscontroles zijn uitgevoerd tot de zendingen worden ingeladen.
 - b) hoogrisicotransfer- of transitvracht of -post, dat beveiligingsonderzoeken overeenkomstig punt 6.7 door haarzelf of door een in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde entiteit zijn uitgevoerd op de plaats van herkomst of elders in de toeleveringsketen en dat deze zendingen als risicozendingen zijn gemerkt en beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat de beveiligingscontroles zijn uitgevoerd tot de zendingen worden ingeladen.
- 6.8.3.4. De unieke alfanumerieke identificatiecode van de ACC3 en de in punt 6.3.2.6, onder d), vermelde beveiligingsstatus van de zending, die is toegekend door een erkende agent die in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering is gevalideerd, worden vermeld op de begeleidende documenten, ofwel in de vorm van een luchtvrachtbrief of gelijkwaardige postdocumenten ofwel in een afzonderlijke verklaring, schriftelijk of in elektronische vorm.
- 6.8.3.5. Bij afwezigheid van de in punt 6.8.4 vermelde erkende agent mag de ACC3 of een luchtvaartmaatschappij die aankomt uit een in aanhangsel 6-Fii vermeld derde land de verklaring van de beveiligingsstatus afgeven.
- 6.8.4. **Validering van erkende agenten en bekende afzenders**
- 6.8.4.1. Om als EU-luchtvaartbeveiligingsgevalideerde erkende agent of bekende afzender te worden gevalideerd in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering worden entiteiten uit derde landen gevalideerd volgens een van de twee onderstaande opties en worden ze opgenomen in de gegevensbank van de ACC3's waaraan ze rechtstreeks vracht of post leveren voor vervoer naar de Unie:
- a) in het beveiligingsprogramma van de ACC3 worden de details uiteengezet van de beveiligingscontroles die namens de ACC3 worden toegepast door entiteiten uit derde landen waarvan hij rechtstreeks vracht of post aanvaardt voor vervoer naar de Unie. Tijdens de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering van de ACC3 worden de beveiligingscontroles die deze entiteiten toepassen, gevalideerd; of

▼ **M11**

- b) de entiteiten uit derde landen laten hoogstens om de vijf jaar een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering van de relevante vrachtbehandelingsactiviteiten uitvoeren en verstrekken een kopie van het valideringsverslag aan de ACC3('s).

6.8.4.2. Als de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering overeenkomstig 6.8.4.1, onder b), tot de conclusie komt dat de entiteit:

- a) erin geslaagd is de doelstellingen te behalen die in de relevante controlelijst zijn vermeld, wordt in het valideringsverslag verklaard dat de entiteit als een in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent of bekende afzender wordt aangewezen. De valideur verstrekt het origineel van het valideringsverslag aan de gevalideerde entiteit;
- b) er niet in geslaagd is de doelstellingen te behalen die in de relevante controlelijst zijn vermeld, krijgt de entiteit geen toestemming om vracht voor vervoer naar de EU af te handelen. De entiteit ontvangt een kopie van de ingevulde controlelijst, met vermelding van de tekortkomingen.

6.8.4.3. De ACC3 moet een gegevensbank bijhouden met minstens de onderstaande informatie voor elke overeenkomstig punt 6.8.4.1 aan een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering onderworpen erkende agent of bekende afzender waarvan hij rechtstreeks vracht of post voor vervoer naar de Unie aanvaardt:

- a) de bedrijfsgegevens, inclusief het bonafide bedrijfsadres,
- b) de aard van de bedrijfsactiviteiten, met uitzondering van gevoelige bedrijfsinformatie,
- c) de contactgegevens, inclusief die van de persoon of personen die verantwoordelijk zijn voor de beveiliging,
- d) het registratienummer van het bedrijf, indien van toepassing,
- e) indien beschikbaar, en vanaf uiterlijk 1 juli 2014, het valideringsverslag.

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

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

6.8.5 Niet-naleving en stopzetting van de aanwijzing als ACC3

6.8.5.1. Niet-naleving

1. Als de Commissie of een bevoegde autoriteit een ernstige tekortkoming met betrekking tot een ACC3-activiteit vaststelt, die naar verwachting ernstige gevolgen zal hebben voor het algemene niveau van de luchtvaartbeveiliging in de Unie, zal zij:
 - a) de betrokken ACC3 onmiddellijk in kennis stellen en vragen toelichting te verstrekken en passende maatregelen te nemen om de ernstige tekortkoming te verhelpen;
 - b) de Commissie en de andere lidstaten onmiddellijk in kennis stellen.
2. Als een bevoegde autoriteit er niet in slaagt de tekortkoming te laten verhelpen, kan de Commissie, na raadpleging van het Regelgevend Comité voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, concluderen dat de luchtvaartmaatschappij niet langer wordt erkend als ACC3, hetzij voor specifieke routes, hetzij voor alle routes vanuit derde landen naar de Unie. In dergelijke gevallen worden de gegevens van de ACC3 geschrapt uit de ► **M17** EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toelieferingsketen ◀.

▼M11

3. Een luchtvaartmaatschappij waarvan de erkenning als ACC3 is ingetrokken overeenkomstig punt 6.8.5.1, mag pas opnieuw worden opgenomen in de ►**M17** EU- gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen ◀ als een EU-luchtvaart-beveiligingsvalidering heeft bevestigd dat de ernstige tekortkoming is verholpen en als het Comité voor de beveiliging van de burgerluchtvaart daarvan in kennis is gesteld door de desbetreffende bevoegde autoriteit.

6.8.5.2. Stopzetting

De bevoegde autoriteit die de ACC3 heeft aangewezen, is verantwoordelijk voor het schrappen van de ACC3 uit de ►**M17** EU- gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen ◀:

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

▼B**AANHANGSEL 6-A****VERBINTENISVERKLARING — ERKEND AGENT**

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en de uitvoeringsbepalingen daarvan,

verklaar ik dat,

- voor zover ik weet, de informatie in het beveiligingsprogramma van de onderneming correct en nauwkeurig is;
- de in dit beveiligingsprogramma uiteengezette praktijken en procedures blijvend zullen worden toegepast op alle locaties waarop het programma betrekking heeft;
- dit beveiligingsprogramma zal worden bijgestuurd en aangepast om te voldoen aan alle relevante toekomstige wijzigingen van de EG-wetgeving, tenzij [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] ervan in kennis stelt dat hij niet langer handel wenst te drijven als erkend agent;
- [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] onverwijld schriftelijk in kennis stelt van:
 - a) kleine wijzigingen van zijn beveiligingsprogramma, zoals de naam van de onderneming, de persoon die verantwoordelijk is voor beveiligings- of contactgegevens, wijzigingen van de persoon die toegang nodig heeft tot de ►**M17** EU- gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen ◀, en dit binnen uiterlijk tien werkdagen, en
 - b) geplande grote wijzigingen, zoals nieuwe onderzoeksprocedures, grote bouwwerken die een invloed kunnen hebben op de naleving van de relevante EG-wetgeving of wijzigingen van de plaats/het adres, en dit minstens 15 werkdagen vóór het begin van de geplande wijziging.
- [naam van de onderneming] volledig zal meewerken met alle inspecties, voor zover vereist, en toegang zal verlenen tot alle door de inspecteurs gevraagde documenten, teneinde de overeenstemming met de relevante EG-wetgeving te garanderen;
- [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] in kennis zal stellen van ernstige inbreuken op de beveiliging en van verdachte omstandigheden die relevant zijn voor de beveiliging van luchtvracht/luchtpost, met name pogingen om verboden voorwerpen in zendingen te verbergen;

▼M9

- [naam van de onderneming] ervoor zorgt dat alle relevante personeelsleden een passende opleiding krijgen overeenkomstig hoofdstuk 11 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 en zich bewust zijn van hun beveiligingsverantwoordelijkheden in het kader van het beveiligingsprogramma van de onderneming, en

▼B

— [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] schriftelijk op de hoogte brengt wanneer de onderneming:

- a) niet langer handel drijft;
- b) niet langer activiteiten met betrekking tot luchtvracht/luchtpost uitvoert, of
- c) niet langer kan voldoen aan de eisen van de relevante EG-wetgeving.

Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Naam:

Functie in het bedrijf:

Datum:

Handtekening:

▼M17**AANHANGSEL 6-B****RICHTSNOEREN VOOR BEKENDE AFZENDERS**

Aan de hand van deze richtsnoeren kunt u uw bestaande beveiligingsregelingen toetsen aan de eisen voor bekende afzenders die zijn vastgesteld in Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart, en de uitvoeringsbesluiten daarvan. Hierdoor kunt u zich ervan vergewissen of u aan de eisen voldoet alvorens een officieel validatiebezoek ter plaatse te organiseren.

Het is belangrijk dat de valideur tijdens het validatiebezoek met de juiste mensen kan praten (bv. de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging en de persoon die verantwoordelijk is voor de werving van personeel). Er wordt een EU-controlelijst gebruikt om de beoordeling van de valideur te registreren. De controlelijst is niet openbaar en mag alleen door de valideur worden gebruikt. De informatie op de ingevulde controlelijst wordt als vertrouwelijk behandeld.

De EU-controlelijst bevat twee types vragen: 1. vragen die, wanneer ze negatief worden beantwoord, automatisch tot gevolg hebben dat u niet als bekende afzender kan worden aanvaard, en 2. vragen die worden gebruikt om een algemeen beeld van uw beveiligingsvoorzieningen te schetsen, zodat de valideur een algemene conclusie kan opstellen. Vragen die automatisch tot gevolg hebben dat u niet als bekende afzender kan worden aanvaard, hebben betrekking op de hierna vetgedrukt vermelde eisen. Indien u niet aan dergelijke vetgedrukte eisen voldoet, wordt u in kennis gesteld van de redenen daarvoor en krijgt u advies over aanpassingen die u kan aanbrengen om wel aan de eisen te voldoen.

Inleiding

De vracht moet afkomstig zijn van de te inspecteren vestiging van uw bedrijf. Dit betekent dat de productie van de goederen en de „**pick and pack**”-activiteiten, waarbij de goederen niet identificeerbaar zijn als luchtvracht tot ze worden geselecteerd om een bestelling uit te voeren, ter plaatse moeten gebeuren. (Zie ook opmerking.)

U moet **vaststellen op welk punt een vracht-/postzending identificeerbaar wordt als luchtvracht/luchtpost** en aantonen dat u de nodige maatregelen heeft genomen om ze te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden. Hiertoe moet u ook bijzonderheden over de productie, verpakking, opslag en/of verzending verstrekken.

▼ **M17***Organisatie en verantwoordelijkheden*

U moet **bijzonderheden verstrekken over uw organisatie** (naam, btw-nummer of nummer van de kamer van koophandel of handelsregisternummer, indien van toepassing), het **adres van de vestiging die moet worden gevalideerd** en het hoofdadres van de organisatie (indien verschillend van de te valideren vestiging). Vermeld ook de datum van het vorige valideringsbezoek en de laatste unieke alfanumerieke identificatiecode (indien van toepassing), alsook de aard van de bedrijfsactiviteiten, het aantal werknemers in de vestiging, de **naam en functie van de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging van luchtvracht/luchtpost en de contactgegevens**.

Procedure voor indienstname van personeel

U wordt gevraagd bijzonderheden te verstrekken over uw procedure voor de indienstname van alle personeelsleden (permanent personeel, tijdelijk personeel, uitzendkrachten, chauffeurs) die toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht/luchtpost. De procedure voor indienstname moet bestaan uit een **aan de indienstname voorafgaande controle of een achtergrondonderzoek** overeenkomstig punt 11.1 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010. Het valideringsbezoek ter plaatse omvat een gesprek met de persoon die verantwoordelijk is voor de indienstname van personeel. Hij/zij moet bewijzen voorleggen (bv. blanco formulieren) om de procedures van het bedrijf te staven. Deze procedure voor indienstname is van toepassing op personeel dat in dienst is genomen na 29 april 2010.

Procedure voor het verstrekken van beveiligingsopleiding aan het personeel

U moet aantonen dat **alle personeelsleden** (permanent personeel, tijdelijk personeel, uitzendkrachten, chauffeurs) **die toegang hebben tot luchtvracht/luchtpost een passende beveiligingsbewustmakingsopleiding hebben genoten**. Deze opleiding moet worden verstrekt overeenkomstig punt 11.2.7 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010. Van alle individuele opleidingen moet een dossier worden bijgehouden. **Bovendien moet u aantonen dat alle relevante personeelsleden die beveiligingscontroles uitvoeren een opleiding of periodieke opleiding hebben genoten overeenkomstig hoofdstuk 11 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010.**

Fysieke beveiliging

U moet aantonen dat uw vestigingsplaats beveiligd is (bv. met omheiningen of afsluitingen) en dat u over relevante procedures voor toegangscontrole beschikt. Voor zover van toepassing moet u bijzonderheden verstrekken over eventuele alarm- en/of CCTV-systemen. **Het is van essentieel belang dat de toegang tot de zone waar de luchtvracht/luchtpost wordt verwerkt of opgeslagen, wordt gecontroleerd.** Alle deuren, ramen en andere toegangspunten tot luchtvracht/luchtpost moeten beveiligd zijn of aan toegangscontrole onderworpen zijn.

Productie (voor zover van toepassing)

U moet aantonen dat de toegang tot het productiegedeelte gecontroleerd wordt en dat het productieproces onder toezicht staat. Als het product tijdens de productie kan worden geïdentificeerd als luchtvracht/luchtpost, moet u aantonen **dat maatregelen zijn genomen om de luchtvracht/luchtpost in dit stadium te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden.**

Verpakking (voor zover van toepassing)

U moet aantonen dat de toegang tot het verpakkingsgedeelte gecontroleerd wordt en dat het verpakkingsproces onder toezicht staat. Als het product tijdens de verpakking kan worden geïdentificeerd als luchtvracht/luchtpost, moet u aantonen **dat maatregelen zijn genomen om de luchtvracht/luchtpost in dit stadium te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden.**

U moet bijzonderheden verstrekken over uw verpakkingsproces en aantonen dat alle afgewerkte vracht wordt gecontroleerd alvorens te worden verpakt.

▼ **M17**

U moet de afgewerkte buitenste verpakking beschrijven en aantonen dat deze stevig is. U moet ook aantonen hoe de afgewerkte buitenste verpakking manipulatieaantonend is gemaakt, bijvoorbeeld door gebruik te maken van genummerde zegels, veiligheidsplakband, speciale stempels of kartonnen dozen die met plakband zijn vastgemaakt. U moet ook aantonen dat u deze manipulatieaantonende middelen onder veilige omstandigheden bewaart wanneer ze niet worden gebruikt, en dat u de verdeling ervan controleert.

Opslag (voor zover van toepassing)

U moet aantonen dat de toegang tot het opslaggedeelte wordt gecontroleerd. Als het product tijdens de opslag kan worden geïdentificeerd als luchtvracht/luchtpost, moet u aantonen **dat maatregelen zijn genomen om de luchtvracht/luchtpost in dit stadium te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden.**

Ten slotte **moet u aantonen dat de afgewerkte en verpakte luchtvracht/luchtpost wordt gecontroleerd alvorens te worden verzonden.**

Verzending (voor zover van toepassing)

U moet aantonen dat de toegang tot het verzendingsgedeelte wordt gecontroleerd. Als het product tijdens de verzending kan worden geïdentificeerd als luchtvracht/luchtpost, moet u aantonen **dat maatregelen zijn genomen om de luchtvracht/luchtpost in dit stadium te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden.**

Vervoer

U moet bijzonderheden verstrekken over de wijze waarop de vracht/post naar de erkend agent wordt vervoerd.

Indien u gebruikmaakt van eigen vervoer, moet u aantonen dat uw chauffeurs een opleiding van het vereiste niveau hebben genoten. **Indien uw bedrijf een beroep doet op een subcontractant, moet u garanderen dat a) de luchtvracht/luchtpost door u verzegeld of verpakt is, teneinde te garanderen dat eventuele manipulatie door onbevoegden duidelijk zichtbaar is, en b) de in aanhangsel 6-E van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 opgenomen vervoersverklaring door de vervoerder is ondertekend.**

Als u verantwoordelijk bent voor het vervoer van luchtvracht/luchtpost moet u aantonen dat de vervoersmiddelen **beveiligbaar zijn**, ofwel door het gebruik van zegels, indien mogelijk, of op een andere wijze. Wanneer gebruik wordt gemaakt van genummerde zegels moet u aantonen dat de toegang tot de zegels wordt gecontroleerd en dat de nummers worden geregistreerd; wanneer andere methoden worden gebruikt, moet u aantonen hoe de vracht/post manipulatieaantonend is gemaakt en/of veilig wordt bewaard. Bovendien moet u aantonen dat u maatregelen heeft genomen om de identiteit te controleren van de bestuurders van de voertuigen die uw luchtvracht/luchtpost ophalen. U moet ook aantonen dat u ervoor zorgt dat de vracht/post beveiligd is als hij uw gebouwen verlaat. **U moet aantonen dat luchtvracht/luchtpost tijdens het vervoer beschermd wordt tegen manipulatie door onbevoegden.**

Als een erkend agent het vervoer voor het ophalen van de luchtvracht/luchtpost in uw vestiging heeft geregeld, hoeft u geen bewijsstukken over te leggen met betrekking tot de opleiding van de chauffeurs, noch een kopie van de expediteursverklaring.

Verantwoordelijkheden van de afzender

U moet verklaren dat u aanvaardt dat de inspecteurs van de bevoegde autoriteit onaangekondigde inspecties mogen uitvoeren om toezicht te houden op deze normen.

U moet ook verklaren dat u [naam van de bevoegde autoriteit] onverwijld, en uiterlijk binnen tien werkdagen, relevante bijzonderheden zal verstrekken als:

▼ M17

- a) de algemene verantwoordelijkheid voor de beveiliging is toegewezen aan iemand anders dan de genoemde persoon
- b) er andere wijzigingen in uw vestigingsplaatsen of procedures hebben plaatsgevonden die aanzienlijke gevolgen voor de beveiliging kunnen hebben
- c) uw bedrijf ophoudt handel te drijven, geen luchtvracht/luchtpost meer behandelt of niet meer kan voldoen aan de eisen van de relevante EU-wetgeving.

Ten slotte moet u verklaren dat u de beveiligingsnormen in stand zal houden tot het volgende valideringsbezoek ter plaatse en/of de volgende inspectie.

Vervolgens moet u de volledige verantwoordelijkheid voor de verklaring aanvaarden en het valideringsdocument ondertekenen.

OPMERKINGEN**Explosieve en brandgevaarlijke apparaten**

Geassembleerde explosieve en brandgevaarlijke apparaten mogen worden vervoerd in zendingen luchtvracht wanneer alle veiligheidsregels volledig zijn gevolgd.

Zendingen uit andere bronnen

Een bekende afzender mag zendingen die hij niet voor eigen rekening vervoert, doorgeven aan een erkend agent, voor zover:

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

Dergelijke zendingen moeten allemaal aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen alvorens ze in een luchtvaartuig worden geladen.

AANHANGSEL 6-C**VALIDERINGSCONTROLELIJST VOOR BEKENDE AFZENDERS****Aanwijzingen voor het invullen:**

Hou bij het invullen van dit formulier rekening met het volgende:

- Punten die gevolgd worden door * hebben betrekking op verplichte gegevens en MOETEN worden ingevuld.
- Als het antwoord op een **vetgedrukte vraag NEEN** is, **MOET** de validering **NEGATIEF** zijn. Dit geldt niet als de vragen niet van toepassing zijn.
- De algemene beoordeling kan alleen **POSITIEF** zijn als de afzender de verbintenisverklaring op de laatste bladzijde heeft ondertekend.
- De originele verbintenisverklaring moet worden bijgehouden of ter beschikking worden gesteld van de bevoegde autoriteit tot de validering verstrijkt. Een kopie van de validering moet ook aan de afzender worden afgegeven.

▼ **M17**

DEEL 1

Organisatie en verantwoordelijkheden

1.1. Datum van de validering*	
Gebruik het juiste datumformaat, bv. 01.10.2010	
dd/mm/jjjj	
1.2. Datum van de vorige validering en unieke identificatiecode, indien van toepassing	
dd/mm/jjjj	
UNI	
1.3. Naam van de te valideren organisatie*	
Naam	
Btw-nummer/nummer van de kamer van koophandel/handelsregisternummer (indien van toepassing)	
1.4. Adres van de te valideren vestiging*	
Nummer/Eenheid/Gebouw	
Straat	
Plaats	
Postcode	
Land	
1.5. Hoofdadres van de organisatie (indien verschillend van dat van de te valideren vestiging, voor zover het zich in hetzelfde land bevindt)	
Nummer/Eenheid/Gebouw	
Straat	
Plaats	
Postcode	
Land	
1.6. Aard van de activiteit(en) — type behandelde vracht	
1.7. Is de aanvrager verantwoordelijk voor...?	
a) Productie b) Verpakking c) Opslag d) Verzending e) Overige (toelichten)	
1.8. Aantal werknemers in de vestiging (bij benadering)	
1.9. Naam en functie van de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging van de luchtvracht/luchtpost	
Naam	
Functie	
1.10. Telefoonnummer	
Tel. nr.	
1.11. E-mailadres*	
E-mail	

▼ M17

DEEL 2

Identificeerbare luchtvracht/luchtpost („Gerichtheid”)

Doel: Vaststellen op welk punt (of welke plaats) vracht/post identificeerbaar wordt als luchtvracht/luchtpost. Onder „gerichtheid” wordt verstaan: het kunnen beoordelen wanneer/waar de vracht/post identificeerbaar is als luchtvracht/luchtpost.

- 2.1. Door inspectie van de productie, verpakking, opslag, selectie, verzending en andere relevante aspecten nagaan waar en hoe een zending luchtvracht/luchtpost als zodanig identificeerbaar wordt.

Beschrijf:

NB: Gedetailleerde informatie over de bescherming van identificeerbare luchtvracht/luchtpost tegen manipulatie door onbevoegden moet worden verstrekt in de punten 5 tot en met 8.

DEEL 3

Aanwerving en opleiding van personeel

Doel: Garanderen dat alle personeelsleden (permanent personeel, tijdelijk personeel, uitzendkrachten, chauffeurs) die toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht/luchtpost, een passende aan de indienstname voorafgaande controle en/of achtergrondcontrole hebben ondergaan en zijn opgeleid overeenkomstig punt 11.2.7 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010. Bovendien moet u aantonen dat alle relevante personeelsleden die beveiligingscontroles van leveringen uitvoeren, zijn opgeleid overeenkomstig hoofdstuk 11 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010.

Of vragen 3.1 en 3.2 al dan niet vetgedrukt zijn (hetgeen betekent dat NEEN antwoorden een negatieve beoordeling tot gevolg heeft), hangt af van de toepasselijke nationale regels van het land waarin de vestigingsplaats zich bevindt. Een van deze twee vragen moet echter vetgedrukt zijn, waarbij ook moet worden toegestaan dat een aan de indienstname voorafgaande controle niet vereist is wanneer een achtergrondcontrole is uitgevoerd. De persoon die verantwoordelijk is voor de tenuitvoerlegging van de beveiligingscontroles moet altijd een achtergrondonderzoek hebben ondergaan.

- 3.1. Bestaat er voor alle personeelsleden die toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht/luchtpost een procedure voor indienstname die een aan de indienstname voorafgaande controle omvat overeenkomstig punt 11.1.4 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010?** Dit is van toepassing op personeel dat in dienst is genomen na [de datum van inwerkingtreding van Verordening (EG) nr. 300/2008].

JA of NEEN	
Indien JA, welk type	

- 3.2. Omvat deze procedure voor indienstname ook een achtergrondcontrole, inclusief een controle van het strafregister overeenkomstig punt 11.1.3 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010?** Dit is van toepassing op personeel dat in dienst is genomen na [de datum van inwerkingtreding van Verordening (EG) nr. 300/2008].

JA of NEEN	
Indien JA, welk type	

- 3.3. Omvat de aanstellingsprocedure voor de genoemde persoon die verantwoordelijk is voor de tenuitvoerlegging van de beveiligingscontroles in de vestigingsplaats en het toezicht daarop de eis dat deze persoon een achtergrondcontrole, inclusief een controle van het strafregister overeenkomstig punt 11.1.3 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010, moet ondergaan?**

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf	

▼ **M17**

3.4. Krijgen personeelsleden die toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht/luchtpost een beveiligingsbewustmakingsopleiding overeenkomstig punt 11.2.7 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 alvorens toegang tot de identificeerbare luchtvracht/luchtpost te krijgen? Krijgen personeelsleden die beveiligingscontroles van leveringen uitvoeren een opleiding overeenkomstig hoofdstuk 11 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010?

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf	

3.5. Krijgen (de bovenvermelde) personeelsleden een opfriscursus overeenkomstig de frequentie die voor deze opleiding is vastgesteld?

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

3.6. Beoordeling — Volstaan de maatregelen om te garanderen dat alle personeelsleden die toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht/luchtpost en personeelsleden die beveiligingsonderzoeken uitvoeren op correcte wijze in dienst zijn genomen en opgeleid overeenkomstig hoofdstuk 11 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010?

JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor	

DEEL 4

Fysieke beveiliging

Doel: Vaststellen of het niveau van (fysieke) beveiliging op de plaats of in de gebouwen voldoende is om identificeerbare luchtvracht/luchtpost te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden.

4.1. Is de vestiging beschermd door een fysieke omheining of afsluiting?

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

4.2. Wordt op alle toegangspunten tot de vestiging toegangscontrole toegepast?

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

4.3. Zo JA, zijn de toegangspunten...?

bemand	
met de hand bediend	
automatisch	
elektronisch	
Andere (specificeren)	

4.4. Is het gebouw stevig gebouwd?

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

4.5. Beschikt het gebouw over een effectief alarmsysteem?

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

4.6. Beschikt het gebouw over een effectief CCTV-systeem?

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

4.7. Zo ja, worden de beeld van het CCTV-systeem opgenomen?

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

4.8. Zijn alle deuren, ramen en andere toegangspunten tot luchtvracht/luchtpost beveiligd of aan toegangscontrole onderworpen?

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

▼ **M17**

4.9. Indien neen, vermeld waarom

4.10. Beoordeling: Volstaan de door de organisatie genomen maatregelen om te voorkomen dat onbevoegden zich toegang verschaffen tot de delen van de vestiging en de gebouwen waar identificeerbare luchtvracht/luchtpost wordt verwerkt of opgeslagen?

JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor	

DEEL 5

Productie

Doel: Identificeerbare luchtvracht/luchtpost beschermen tegen manipulatie door onbevoegden.

Beantwoord deze vragen als het product als luchtvracht/luchtpost kan worden geïdentificeerd tijdens het productieproces.

5.1. Wordt de toegang tot het productiegedeelte gecontroleerd?

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

5.2. Zo JA, hoe?

5.3. Staat het productieproces onder toezicht?

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

5.4. Zo JA, hoe?

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

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf	

5.6. Beoordeling: Volstaan de door de organisatie genomen maatregelen om identificeerbare luchtvracht/luchtpost tijdens de productie te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden?

JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor	

DEEL 6

Verpakking

Doel: Identificeerbare luchtvracht/luchtpost beschermen tegen manipulatie door onbevoegden.

Beantwoord deze vragen als het product als luchtvracht/luchtpost kan worden geïdentificeerd tijdens het verpakkingsproces.

6.1. Staat het verpakkingsproces onder toezicht?

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

6.2. Zo JA, hoe?

6.3. Geef een beschrijving van de afgewerkte buitenste verpakking:

a) Is de afgewerkte buitenste verpakking stevig?	
JA of NEEN	

▼ **M17**

Beschrijf:	
b) Is de afgewerkte buitenste verpakking manipulatieaantonend?	
JA of NEEN	
Beschrijf:	
6.4. a) Wordt gebruikgemaakt van genummerde zegels, veiligheidsplakband of met plakband vastgemaakte kartonnen dozen om de luchtvracht/luchtpost manipulatieaantonend te maken?	
JA of NEEN	
Zo JA:	
6.4. b) Worden de zegels, veiligheidsplakband of speciale stempels veilig bewaard wanneer ze niet worden gebruikt?	
JA of NEEN	
Beschrijf:	
6.4. c) Wordt de afgifte van genummerde zegels, veiligheidsplakband en/of stempels gecontroleerd?	
JA of NEEN	
Beschrijf:	
6.5. Als het antwoord op 6.4 a) JA is, hoe wordt dit dan gecontroleerd?	
6.6. Beeoordeling: Volstaan de verpakkingsprocedures om identificeerbare luchtvracht/luchtpost te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor	

DEEL 7

Opslag

Doel: Identificeerbare luchtvracht/luchtpost beschermen tegen manipulatie door onbevoegden.

Beantwoord deze vragen als het product als luchtvracht/luchtpost kan worden geïdentificeerd tijdens de opslag.

7.1. Wordt de afgewerkte en verpakte luchtvracht/luchtpost veilig opgeslagen en gecontroleerd op manipulatie?	
JA of NEEN	
7.2. Beeoordeling: Volstaan de opslagprocedures om identificeerbare luchtvracht/luchtpost te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor	

DEEL 8

Verzending

Doel: Identificeerbare luchtvracht/luchtpost beschermen tegen manipulatie door onbevoegden.

▼ M17

Beantwoord deze vragen als het product als luchtvracht/luchtpost kan worden geïdentificeerd tijdens het verzendingsproces.

8.1. Wordt de toegang tot het verzendingsgedeelte gecontroleerd?	
JA of NEEN	
8.2. Zo JA, hoe?	
8.3. Wie heeft toegang tot het verzendingsgedeelte?	
Werknemers?	
JA of NEEN	
Chauffeurs?	
JA of NEEN	
Bezoekers?	
JA of NEEN	
Contractanten?	
JA of NEEN	
8.4. Beoordeling: Volstaat de bescherming of de luchtvracht/luchtpost te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden in het verzendingsgedeelte?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor	

DEEL 8A

Zendingen uit andere bronnen

Doel: Procedures voor de verwerking van onbeveiligde zendingen vaststellen.

Beantwoord deze vragen alleen als van andere bedrijven zendingen voor vervoer door de lucht worden aanvaard.

8A.1. Aanvaardt het bedrijf vrachtzendingen voor vervoer door de lucht van andere bedrijven?	
JA of NEEN	
8A.2. Zo JA, hoe worden deze dan gescheiden gehouden van de eigen vracht van het bedrijf en hoe wordt ervoor gezorgd dat de erkend agent/expediteur ze kan herkennen?	

DEEL 9

Vervoer

Doel: Identificeerbare luchtvracht/luchtpost beschermen tegen manipulatie door onbevoegden.

9.1. Hoe wordt de luchtvracht/luchtpost overgebracht naar de erkend agent?	
a) Door of namens de erkend agent?	
JA of NEEN	
b) Met eigen vervoer van de afzender?	
JA of NEEN	

▼ **M17**

c) Doet de afzender een beroep op een contractant?	
JA of NEEN	
9.2. Als de afzender een beroep doet op een contractant:	
— wordt de luchtvracht/luchtpost dan verzegeld of verpakt voor het vervoer, teneinde te garanderen dat eventuele manipulatie door onbevoegden duidelijk zichtbaar is? en	
— heeft de expediteur de expediteursverklaring ondertekend?	
JA of NEEN	
Beantwoord de volgende vragen alleen als de punten 9.1 b) of 9.1 c) van toepassing zijn	
9.3. Kan het vrachtcompartiment van het voor het vervoer gebruikte voertuig worden beveiligd?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef dan aan hoe...	
9.4. a) Als het goederencompartiment van het voor het vervoer gebruikte voertuig kan worden beveiligd, worden dan genummerde zegels gebruikt?	
JA of NEEN	
9.4. b) Wanneer genummerde zegels worden gebruikt, wordt de toegang tot de zegels dan gecontroleerd en worden de nummers bij de afgifte geregistreerd?	
JA of NEEN	
Zo JA, geef dan aan hoe...	
9.5. Als het goederencompartiment van het voor het vervoer gebruikte voertuig niet kan worden beveiligd, is de luchtvracht/luchtpost dan manipulatieaantonend?	
JA of NEEN	
9.6. Zo JA, beschrijf dan hoe de luchtvracht/luchtpost manipulatieaantonend is gemaakt.	
9.7. Indien NEEN, hoe wordt de luchtvracht/luchtpost dan beveiligd?	
9.8. Beoordeling: Volstaan de maatregelen om luchtvracht/luchtpost tijdens het vervoer te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor	

Verbintenisverklaring

Ik verklaar dat:

- ik aanvaard dat de inspecteurs van de bevoegde autoriteit onaangekondigde inspecties mogen houden om toezicht te houden op deze normen. Als de inspecteur ernstige beveiligingsproblemen vaststelt, kan dit leiden tot de intrekking van mijn status als bekende afzender;
- ik [naam van de bevoegde autoriteit] onverwijld, en uiterlijk binnen tien werkdagen, relevante bijzonderheden verstrek als:
- de algemene verantwoordelijkheid voor de beveiliging is toegewezen aan iemand anders dan de in punt 1.9 genoemde persoon;
- er andere wijzigingen in mijn vestigingsplaatsen of procedures hebben plaatsgevonden die aanzienlijke gevolgen voor de beveiliging kunnen hebben, en

▼ **M17**

- mijn bedrijf ophoudt handel te drijven, geen luchtvracht/luchtpost meer behandelt of niet meer kan voldoen aan de eisen van de relevante EU-wetgeving;
- ik de beveiligingsnormen in stand zal houden tot het volgende valideringsbezoek ter plaatse en/of de volgende inspectie.
- Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Handtekening**Functie in het bedrijf****Beoordeling (en kennisgeving)****Positief/Negatief**

Als de eindbeoordeling negatief is, vermeld dan de gebieden waarop de afzender niet beantwoordt aan de vereiste beveiligingsnorm of een specifieke tekortkoming vertoont. Geef ook advies over de aanpassingen die nodig zijn om de vereiste norm te halen en een positieve beoordeling te krijgen.

Handtekening**(Naam van de valideur)**▼ **M15****AANHANGSEL 6-C2**

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

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

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

De noodzakelijke voorwaarden voor het vervoeren van luchtvracht of luchtpost in de Unie ⁽¹⁾ of in IJsland, Noorwegen en Zwitserland zijn vastgesteld bij Verordening (EU) nr. 185/2010.

De controlelijst is het instrument dat een EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur gebruikt om het beveiligingsniveau te beoordelen dat wordt toegepast op luchtvracht of -post die voor de EU/EER is bestemd ⁽²⁾ door of onder de verantwoordelijkheid van een entiteit die aanwijzing als een RA3 aanvraagt. De controlelijst mag alleen worden gebruikt in de in punt 6.8.4.1, onder b), van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 vastgestelde gevallen. In de in punt 6.8.4.1, onder a), van die bijlage vastgestelde gevallen moet de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur de ACC3-controlelijst gebruiken.

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

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

▼ M15

Als de conclusie van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur luidt dat de entiteit erin geslaagd is de doelstellingen te verwezenlijken die in deze controlelijst worden vermeld, wordt aan de gevalideerde entiteit een valideringsverslag verstrekt. In het valideringsverslag wordt vermeld dat de entiteit is aangewezen als een krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent in een derde land (RA3). De RA3 mag dit verslag gebruiken in zijn zakelijke relaties met ACC3's. Het valideringsverslag bevat ten minste de volgende integrerende delen:

- a) de volledige controlelijst (aanhangsel 6-C2 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010), ondertekend door een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur en, voor zover van toepassing, van commentaar voorzien door de gevalideerde entiteit;
- b) de verbintenisverklaring (aanhangsel 6-H2 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010), ondertekend door de gevalideerde entiteit;
- c) een onafhankelijkheidsverklaring (aanhangsel 11-A van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010) met betrekking tot de gevalideerde entiteit, ondertekend door de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur.

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

Deel 5 — Beveiligingsonderzoeken — en deel 6 — Hoogrisicovracht of -post (HCRM) — worden getoetst aan de eisen van de hoofdstukken 6.7 en 6.8 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010. De basisnormen voor de andere delen zijn de normen en aanbevolen praktijken (SARPs) van bijlage 17 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart en de richtsnoeren in de luchtvaartbeveiligingshandleiding van de ICAO (Doc 8973-Restricted).

Als de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur concludeert dat de entiteit er niet in geslaagd is de in deze controlelijst vermelde doelstellingen te verwezenlijken, ontvangt de entiteit een exemplaar van de ingevulde controlelijst waarin de tekortkomingen worden vermeld.

Aanwijzingen voor het invullen:

1. Alle delen van de controlelijst moeten worden ingevuld. Indien geen informatie beschikbaar is, moet dit worden toegelicht.
2. Na elk deel concludeert de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur of en in welke mate de doelstellingen van dat deel zijn gehaald.

DEEL 1**Identificatie van de gevalideerde entiteit en de validateur**

1.1. Datum/Data van de validering	
Gebruik een exacte datumvermelding, zoals 01.10.2012 tot en met 02.10.2012	
dd/mm/jjjj	
1.2. Datum van de vorige validering, indien van toepassing	
dd/mm/jjjj	
Vorig RA3-registratienummer, indien beschikbaar	
AEO-certificaat/C-TPAT-status/andere certificeringen, indien beschikbaar	
1.3. Informatie over de luchtvaartbeveiligingsvalidateur	
Naam	
Bedrijf/Organisatie/Autoriteit	
Unieke alfanumerieke identificatiecode (UAI)	
E-mailadres	
Telefoonnummer, inclusief internationale codes	

▼ **M15**

1.4. Naam van de entiteit

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

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

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

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

a) uitsluitend luchtvracht b) luchtvervoer en andere vervoerswijzen c) expediteur met vrachtlocaties d) expediteur zonder vrachtlocaties e) afhandelaar f) overige	
---	--

1.7. Wat doet de aanvrager?

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

1.8. Aantal werknemers in de vestiging (bij benadering)

Aantal	
--------	--

▼ **M15**

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

Naam	
Functie	
E-mailadres	
Telefoonnummer — inclusief internationale codes	

DEEL 2

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

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

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

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

Referentie: punt 6.8.3

2.1. Heeft de entiteit een beveiligingsprogramma vastgesteld?

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

2.2. Beveiligingsprogramma van de entiteit

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

2.3. Heeft het beveiligingsprogramma voldoende betrekking op de in de controlelijst vermelde elementen (de delen 3 tot en met 9)?

JA of NEEN	
Zo NEEN, waarom niet?	

2.4. Is het beveiligingsprogramma bewijskrachtig, robuust en volledig?

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

▼ **M15**

Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
2.5. Heeft de entiteit een procedure opgesteld om te garanderen dat luchtvracht of luchtpost aan passende beveiligingscontroles wordt onderworpen alvorens te worden overgedragen aan een ACC3 of een andere RA3?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure.	
2.6. Beschikt de entiteit over een beheersysteem (bv. instrumenten, instructies) dat ervoor zorgt dat de vereiste beveiligingscontroles worden verricht?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf het beheersysteem en leg uit of het door de desbetreffende autoriteit of een andere entiteit is goedgekeurd, gecontroleerd of verschaft.	
Zo NEEN, leg uit hoe de entiteit garandeert dat de beveiligingscontroles op de vereiste wijze worden uitgevoerd.	
2.7. Conclusies en algemene opmerkingen betreffende de betrouwbaarheid, bewijskracht en robuustheid van het proces	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur	

DEEL 3

Indienstneming en opleiding van personeel

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

Daartoe beschikt de RA3 over een procedure om te garanderen dat alle personeelsleden (permanent personeel, tijdelijk personeel, uitzendkrachten, chauffeurs enz.) met rechtstreekse en onbegeleide toegang tot luchtvracht/-post waarop beveiligingscontroles worden of zijn toegepast:

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

Opmerking:

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

Referentie: punt 6.8.3.1

▼ M15

3.1. Bestaat er een procedure om te garanderen dat alle personeelsleden met rechtstreekse en onbegeleide toegang tot beveiligde luchtvracht/-post aan de indienstneming voorafgaande controles ondergaan om hun achtergrond en vaardigheden te onderzoeken?	
JA of NEEN	
Zo JA, vermeld dan op hoeveel voorafgaande jaren de aan de indienstneming voorafgaande controle betrekking heeft en door welke entiteit ze wordt uitgevoerd.	
3.2. Heeft deze procedure betrekking op	
☐ Achtergrondcontrole ☐ Aan de indienstneming voorafgaande controle ☐ Controle van criminele antecedenten ☐ Vraaggesprekken ☐ Andere (geef nadere informatie) Licht deze punten toe, geef aan welke entiteit dit element uitvoert en vermeld, voor zover van toepassing, met welk tijdsbestek rekening is gehouden.	
3.3. Bestaat er een procedure om te garanderen dat de persoon die verantwoordelijk is voor de toepassing van en het toezicht op de tenuitvoerlegging van beveiligingscontroles ter plaatse is onderworpen aan een aan de indienstneming voorafgaande controle waarbij zijn achtergrond en vaardigheden zijn onderzocht?	
JA of NEEN	
Zo JA, vermeld dan op hoeveel voorafgaande jaren de aan de indienstneming voorafgaande controle betrekking heeft en door welke entiteit ze wordt uitgevoerd.	
3.4. Heeft deze procedure betrekking op	
☐ Achtergrondcontrole ☐ Aan de indienstneming voorafgaande controle ☐ Controle van criminele antecedenten ☐ Vraaggesprekken ☐ Andere (geef nadere informatie) Licht deze punten toe, geef aan welke entiteit dit element uitvoert en vermeld, voor zover van toepassing, met welk tijdsbestek rekening is gehouden.	
3.5. Krijgen personeelsleden die rechtstreekse en onbegeleide toegang hebben tot beveiligde luchtvracht/luchtpost een beveiligingsopleiding alvorens toegang tot de beveiligde luchtvracht/luchtpost te krijgen?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf dan de elementen en de duur van de opleiding.	
3.6. Krijgen de personeelsleden die luchtvracht/-post in ontvangst nemen, aan beveiligingsonderzoeken onderwerpen en/of beschermen een specifieke werkgerelateerde opleiding?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf dan de elementen en de duur van de opleiding.	
3.7. Krijgen de in de punten 3.5 en 3.6 vermelde personeelsleden een periodieke opleiding?	
JA of NEEN	
Zo JA, specificeer dan de elementen en de frequentie van de periodieke opleiding.	
3.8. Conclusie: volstaan de maatregelen met betrekking tot de indienstneming van personeel om te garanderen dat alle personeelsleden die toegang hebben tot beveiligde luchtvracht/-post op correcte wijze zijn aangesteld en opgeleid, volgens een norm die voldoende hoog is om te garanderen dat ze zich bewust zijn van hun beveiligingsverantwoordelijkheden?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

▼ **M15**

DEEL 4

Aanvaardingsprocedures

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

Een RA3 moet een gegevensbank bijhouden met ten minste de onderstaande informatie voor elke overeenkomstig punt 6.8.4.1 aan een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering onderworpen erkende agent of bekende afzender waarvan hij rechtstreeks vracht of post aanvaardt die aan een ACC3 moet worden geleverd voor vervoer naar de Unie:

- a) de bedrijfsgegevens, inclusief het bonafide bedrijfsadres;
- b) de aard van de bedrijfsactiviteiten, met uitzondering van gevoelige bedrijfsinformatie;
- c) de contactgegevens, inclusief die van de personen die verantwoordelijk zijn voor de beveiliging;
- d) het registratienummer van het bedrijf, indien van toepassing;
- e) het valideringsverslag, indien beschikbaar.

Referentie: punten 6.8.3.1 en 6.8.4.3

Opmerking: een RA3 mag vracht van een AC3 uitsluitend als veilige vracht aanvaarden als deze RA3 deze afzender zelf als een AC3 heeft aangewezen en als deze RA3 verantwoording aflegt voor de vracht die door deze afzender is geleverd.

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

JA of NEEN	
Zo JA, hoe?	

4.2. Houdt de entiteit een gegevensbank bij met informatie voor elke RA3, KC3 en AC3 waarvan hij rechtstreeks luchtvracht of -post aanvaardt voor levering aan een ACC3 die deze vervoert naar de Unie?

JA of NEEN	
Zo JA, vermeld welke informatie in de gegevensbank is opgenomen.	
Zo NEE, hoe weet de entiteit dat de vracht afkomstig is van een andere RA3, KC3 of AC3?	

4.3. Duidt de entiteit afzenders aan als AC3?

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

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

JA of NEEN — licht toe	
------------------------	--

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

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure.	

▼ **M15**

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

JA of NEEN	
Zo JA, hoe? Beschrijf de procedure.	

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

JA of NEEN	
Zo JA, geef dan een beschrijving (zegels, sloten, inspectie enz.).	

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

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

- 4.9. Is er voorzien in een proces dat zendingen identificeert waarvoor beveiligingsonderzoeken vereist zijn?

JA of NEEN	
Zo JA, hoe?	

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

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

DEEL 5

Beveiligingsonderzoeken

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

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

Opmerking: hoewel volgens punt 6.8.3.2 tot 30 juni 2014 als minimum de ICAO-normen mogen worden toegepast om de bepalingen van punt 6.8.3.1 ten uitvoer te leggen, wordt bij de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering rekening gehouden met de EU-eisen inzake beveiligingsonderzoeken, zelfs als de validering vóór 1 juli 2014 wordt uitgevoerd.

▼ **M15**

Referentie: punt 6.8.3

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

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de aard van deze entiteiten en verstrek nadere informatie: — privébedrijf dat beveiligingsonderzoeken verricht — door de overheid gereguleerd bedrijf — screeningfaciliteit van de overheid — andere Beschrijf de aard van de overeenkomst/het contract tussen de gevalideerde entiteit en de entiteit die de beveiligingsonderzoeken in haar naam verricht.	

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

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

5.3. Is de gebruikte apparatuur of methode (bv. explosievendetectiehonden) opgenomen in de meest recente lijst van apparatuur die voldoet aan de voorschriften van de EU, de ECAC of de TSA?

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

5.4. Wordt de apparatuur gebruikt overeenkomstig het Conops („Concept of operations”, werkingsconcept) van de fabrikant en wordt hij regelmatig getest en onderhouden?

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure.	

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

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

5.6. Bestaat er een procedure voor het afhandelen van alarmsignalen die door de apparatuur voor beveiligingsonderzoeken worden gegeven? (Voor sommige apparatuur (bv. röntgenapparatuur) wordt het alarm door de operator zelf gegeven)

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf dan het proces voor het afhandelen van alarmsignalen teneinde redelijkerwijs te garanderen dat de zending geen verboden voorwerpen bevat.	
Zo NEEN, beschrijf dan wat er met de zending gebeurt.	

▼ **M15**

5.7. Zijn er zendingen vrijgesteld van beveiligingsonderzoeken?

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

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

JA of NEEN	
Zo JA, geef dan nadere informatie.	

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

JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving.	

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

JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving.	

5.11. Conclusie: wordt luchtvracht/-post aan een beveiligingsonderzoek onderworpen aan de hand van een van de in punt 6.2.1 van Besluit 2010/774/EU vermelde middelen of methoden, volgens een norm die volstaat om redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen in zijn verborgen?

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

DEEL 6

Hoogrisicovracht en -post (HRCM)

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

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

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

Referentie: punt 6.7

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

▼ **M15**

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

JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving.	

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

JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving.	

6.3. Wordt de HRCM onderworpen aan procedures voor beveiligingsonderzoeken van HRCM overeenkomstig de EU-wetgeving?

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

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

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

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

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

DEEL 7

Bescherming van beveiligde luchtvracht en -post

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

De luchtvracht en/of -post kan met verschillende middelen worden beschermd, bv. fysiek (afsluitingen, gesloten ruimten enz.), door mensen (patrouilles, opgeleid personeel enz.) of technologisch (CCTV, inbraakalarm enz.).

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

▼ **M15**

Referentie: punt 6.8.3.1

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

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de aard van deze entiteiten en verstrek nadere informatie: — privébedrijf dat beveiligingsonderzoeken verricht — door de overheid gereguleerd bedrijf — screeningfaciliteit van de overheid — andere	

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

JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving. Beschrijf welke beschermingsmaatregel(en) er genomen zijn: — fysieke (hekwerk, afsluiting, gebouw met stevige structuur enz.) — door mensen (patrouilles enz.) — technologische (CCTV, alarmsysteem, enz.) En leg uit hoe deze zijn georganiseerd.	

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

JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving. Beschrijf hoe alle toegangspunten (waaronder deuren en ramen) tot identificeerbare en beveiligde luchtvracht/luchtpost worden gecontroleerd.	

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

JA of NEEN	
Indien JA, beschrijf hoe de luchtvracht/-post wordt beschermd (fysiek, door mensen, technologisch enz.). Vermeld ook of het gebouw een vaste structuur heeft en welke materialen er gebruikt zijn, indien beschikbaar.	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	

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

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

▼ **M15**

DEEL 8

Documenten

Doel: de beveiligingsstatus van de zending wordt vermeld op de begeleidende documenten, ofwel in de vorm van een luchtvrachtbrief of gelijkwaardige post-documenten ofwel in een afzonderlijke verklaring, schriftelijk of in elektronisch formaat. De beveiligingsstatus wordt afgegeven door de RA3.

Referentie: punten 6.3.2.6, onder d) en 6.8.3.4

Opmerking: de volgende beveiligingsstatussen kunnen worden vermeld:

- „SPX”: veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen, of
- „SCO”: veilig voor alleen vracht- en postluchtvaartuigen, of
- „SHR”: veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen, overeenkomstig de eisen voor hoogrisicozendingen.

8.1. Vermeldt de entiteit de status van de vracht en de wijze waarop deze status is toegekend in de begeleidende documenten (bv. luchtvrachtbrief)?

JA of NEEN	
Zo NEEN, licht toe.	

8.2. Conclusie: volstaat het documenteringsproces om te garanderen dat de vracht of post vergezeld gaat van begeleidende documentatie waarin de juiste beveiligingsstatus is vermeld?

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

DEEL 9

Vervoer

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

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

Referentie: punt 6.8.3

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

a) Met eigen vervoer van de gevalideerde entiteit?	
JA of NEEN	

▼ **M15**

b) Met vervoer van de andere RA3/de ACC3?	
JA of NEEN	
c) Via een contractant die door de gevalideerde entiteit wordt ingeschakeld?	
JA of NEEN	
9.2. Wordt de luchtvracht/luchtpost manipulatieaantonend verpakt?	
JA of NEEN	
Zo JA, hoe?	
9.3. Wordt het voertuig verzegeld voor het vervoer?	
JA of NEEN	
Zo JA, hoe?	
9.4. Wanneer genummerde zegels worden gebruikt, wordt de toegang tot de zegels dan gecontroleerd en worden de nummers bij de afgifte geregistreerd?	
JA of NEEN	
Zo JA, hoe?	
9.5. Indien van toepassing, ondertekent de betrokken vervoerder de vervoerdersverklaring?	
JA of NEEN	
9.6. Is de persoon die de vracht vervoert, onderworpen aan specifieke beveiligingscontroles en heeft deze persoon een opleiding gekregen die hem bewust maakt van beveiligingskwesaties voordat hij de toelating heeft gekregen om beveiligde luchtvracht en/of luchtpost te vervoeren?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf die beveiligingscontroles (aan de indienstneming voorafgaande controle, achtergrondcontrole enz.) en opleiding (opleiding die bewust maakt van beveiligingskwesaties enz.).	
9.7. Conclusie: volstaan de maatregelen om luchtvracht/luchtpost tijdens het vervoer te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur	

DEEL 10

Naleving

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

[illegible]

▼ **M11****AANHANGSEL 6-C3****VALIDERINGSCONTROLELIJST VOOR ACC3**

Een aanwijzing als ACC3 (*luchtvaartmaatschappij die luchtvracht of -post vanuit een luchthaven in een derde land naar de Unie vervoert*) is vereist om luchtvracht of -post naar de Europese Unie ⁽¹⁾ (EU) of IJsland, Noorwegen en Zwitserland te mogen vervoeren en is vereist uit hoofde van Verordening (EU) nr. 185/2010, zoals gewijzigd bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 859/2011 van de Commissie ⁽²⁾.

In beginsel is aanwijzing als ACC3 vereist voor alle vluchten waarmee vracht of post naar luchthavens in de EU/EER wordt vervoerd voor transfer, transit of lossing ⁽³⁾. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten van de Europese Unie, IJsland, Noorwegen en Zwitserland zijn elk verantwoordelijk voor de aanwijzing van specifieke luchtvaartmaatschappijen als ACC3. De aanwijzing is gebaseerd op het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij en op een verificatie ter plaatse van de tenuitvoerlegging, overeenkomstig de doelstellingen die in deze valideringscontrolelijst zijn vermeld.

De controlelijst is het instrument dat een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur gebruikt om het beveiligingsniveau te beoordelen dat door of onder de verantwoordelijkheid van de ACC3 of door een luchtvaartmaatschappij die ACC3-aanwijzing aanvraagt, wordt toegepast op luchtvracht- of post die voor de EU/EER is bestemd ⁽⁴⁾.

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

- de volledige controlelijst, ondertekend door een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur en, voor zover van toepassing, van commentaar voorzien door de gevalideerde entiteit;
- de verbintenisverklaring (aanhangsel 6-H1 bij de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010), ondertekend door de gevalideerde entiteit; en
- een onafhankelijkheidsverklaring (aanhangsel 11-A van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010) met betrekking tot de gevalideerde entiteit, ondertekend door de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur.

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

Deel 3 — Beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij, deel 6 — Gegevensbank, deel 7 — Beveiligingsonderzoeken en deel 8 — Hoogrisicovracht of -post (HCRM) worden getoetst aan de eisen van de hoofdstukken 6.7 en 6.8 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010. De basisnormen voor de andere delen zijn de normen en aanbevolen praktijken (SARPs) van bijlage 17 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart en de richtsnoeren in de luchtvaartbeveiligingshandleiding van de ICAO (doc 8973-vertrouwelijk).

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

⁽²⁾ PB L 220 van 26.8.2011, blz. 9. Punt 6.8.1.1 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010: Elke luchtvaartmaatschappij die vracht of post vervoert vanuit een luchthaven in een derde land dat niet is opgenomen in de lijst in aanhangsel 6-F, voor transfer, transit of lossing in elke luchthaven die onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 300/2008 valt, wordt als een „luchtvaartmaatschappij die vracht of post vanuit een luchthaven in een derde land naar de Unie vervoert” (ACC3) aangewezen.

⁽³⁾ Dit geldt niet voor luchtvracht of -post die wordt vervoerd vanuit een klein aantal landen die zijn vrijgesteld van de ACC3-regeling.

⁽⁴⁾ In deze valideringscontrolelijst is luchtvracht/luchtpost/luchtvaartuig met bestemming EU/EER gelijk aan luchtvracht/luchtpost/luchtvaartuig met bestemming EU, IJsland, Noorwegen en Zwitserland.

▼ M11**Aanwijzingen voor het invullen:**

- Alle delen van de controlelijst moeten worden ingevuld. Indien geen informatie beschikbaar is, moet dit worden toegelicht.
- Na elk deel concludeert de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur of en in welke mate de doelstellingen van dat deel zijn gehaald.

DEEL 1

Identificatie van de gevalideerde entiteit en de validateur

1.1. Datum(s) van de validering

Gebruik een exacte datumvermelding, zoals 01.10.2012 tot 02.10.2012

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

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

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

Unieke alfanumerieke identificatiecode	
--	--

1.3. Informatie over de luchtvaartbeveiligingsvalidateur

Naam	
------	--

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

Unieke alfanumerieke identificatiecode	
--	--

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

Telefoonnummer — inclusief internationale codes	
---	--

1.4. Naam van de te valideren luchtvaartmaatschappij

Naam	
------	--

AOC (Air Operator Certificate) afgegeven in (naam van het land):	
--	--

IATA-code (International Air Transport Association) of ICAO-code (International Civil Aviation Organization), als er geen IATA-code bestaat voor de luchtvaartmaatschappij; specificeer welke code	
--	--

Land dat verantwoordelijk is voor de aanwijzing van de luchtvaartmaatschappij als ACC3	
--	--

1.5. Nadere informatie over de locatie van de te valideren luchthaven in een derde land of de bijbehorende vracht-/postfaciliteiten

Naam	
------	--

IATA- (of ICAO-) code voor de luchthaven	
--	--

Land	
------	--

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

a) Passagiers- en vracht/postmaatschappij b) Vracht/post-maatschappij c) Vrachtmaatschappij d) Postmaatschappij e) Geïntegreerde maatschappij f) Chartermaatschappij	
---	--

▼ **M11**

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

Naam	
Functie	
E-mailadres	
Telefoonnummer — inclusief internationale codes	

1.8. Adres van het hoofdkantoor van de luchtvaartmaatschappij op de bezochte luchthaven

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

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

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

DEEL 2

Organisatie en verantwoordelijkheden van de ACC3 op de luchthaven

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

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

- fysieke beveiligingsonderzoeken, die dienen te voldoen aan een norm die voldoende hoog is om redelijkerwijs te garanderen dat geen verboden voorwerpen in de zending zijn verborgen; of

▼ **M11**

- andere beveiligingscontroles die deel uitmaken van een proces ter beveiliging van de toeleveringsketen dat redelijkerwijs garandeert dat geen verboden voorwerpen in de zending zijn verborgen en die worden toegepast door krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agenten of bekende afzenders of door een vaste afzender van een krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent.

Referentie: punt 6.8.3

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

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure	

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

Zo JA, geef nadere informatie	
Zo NEEN, welke entiteiten die niet onder het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij vallen, voeren beveiligingscontroles uit van luchtvracht of -post die door deze luchtvaartmaatschappij naar de EU/EER wordt vervoerd?	
Beschrijf de aard van deze entiteiten en verstrek nadere informatie — privé-afhandelingsbedrijf — door de overheid gereguleerd bedrijf — screeningfaciliteit van de overheid — andere	

- 2.3. Met welke instrumenten en instructies garandeert de luchtvaartmaatschappij dat de beveiligingscontroles op de vereiste wijze worden uitgevoerd?

--	--

- 2.4. Is de luchtvaartmaatschappij in staat passende beveiligingscontroles te vragen in het geval het beveiligingsonderzoek wordt uitgevoerd door entiteiten die niet onder het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij vallen, zoals overheidsfaciliteiten?

JA of NEEN	
Indien NEEN, geef nadere informatie	

- 2.5. Is er in het land van de luchthaven waarop het valideringsbezoek plaatsvindt een programma van erkende agenten/bekende afzenders voor luchtvracht en -post vastgesteld dat aan de ICAO-normen beantwoordt?

Zo JA, beschrijf dan de onderdelen van het programma en de wijze waarop het ten uitvoer wordt gelegd	
--	--

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

Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur	

▼ **M11**

DEEL 3

Beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij

Doel: De ACC3 ziet erop toe dat zijn beveiligingsprogramma alle luchtvaart-beveiligingsmaatregelen omvat die relevant en afdoende zijn voor luchtvracht en -post die naar de EU worden vervoerd.

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

Referentie: punt 6.8.2.1 en aanhangsel 6-G

Noot: De volgende punten van aanhangsel 6-G van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 moeten aan bod komen:

- a) een beschrijving van de maatregelen met betrekking tot luchtvracht en -post;
- b) procedures voor de aanvaarding;
- c) regeling en criteria met betrekking tot erkende agenten;
- d) regeling en criteria met betrekking tot bekende afzenders;
- e) regeling en criteria met betrekking tot vaste afzenders;
- f) normen voor beveiligingsonderzoeken en fysiek onderzoek;
- g) plaats van beveiligingsonderzoeken en fysiek onderzoek;
- h) nadere informatie over de apparatuur voor de beveiligingsonderzoeken;
- i) nadere informatie over de exploitant of dienstverlener;
- j) lijst van vrijstellingen van beveiligingsonderzoeken of fysiek onderzoek;
- k) behandeling van hoogrisicovracht en -post.

3.1. Beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij

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

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

JA of NEEN	
Zo NEEN, waarom niet?	

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

JA of NEEN	
Zo NEEN, waarom niet?	

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

JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor	

▼ **M11**

Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 4

Indienstname en opleiding van personeel

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

De ACC3 beschikt over een procedure om te garanderen dat alle personeelsleden (permanent personeel, tijdelijk personeel, uitzendkrachten, chauffeurs enz.) met rechtstreekse en onbegeleide toegang tot luchtvracht/-post waarop beveiligingscontroles worden of zijn toegepast:

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

▼ **M17**▼ **M11**

Noot:

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

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

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

4.2. Heeft deze procedure betrekking op

— achtergrondcontrole? — aan de indienstname voorafgaande controle? — controle van criminele antecedenten? — vraaggesprekken? — andere? (geef nadere informatie)	
Licht deze punten toe, geef aan welke entiteit dit element uitvoert en vermeld, voor zover van toepassing, met welk tijdsbestek rekening is gehouden.	

▼ **M11**

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

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

4.4. Heeft deze procedure betrekking op

— achtergrondcontrole? — aan de indienstname voorafgaande controle? — controle van criminele antecedenten? — vraaggelassen? — andere? (geef nadere informatie) Licht deze punten toe, geef aan welke entiteit dit element uitvoert en vermeld, voor zover van toepassing, met welk tijdsbestek rekening is gehouden.	
---	--

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

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

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

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

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

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

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

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

▼ **M11**

DEEL 5

Aanvaardingsprocedures

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

De procedure moet de volgende elementen omvatten:

- controleren of de zending is afgeleverd door een persoon die door een in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent of bekende afzender is aangewezen, zoals vermeld in de gegevensbank (deel 6), of een vaste afzender van een erkende agent;
- controleren of de zending wordt aangeboden met alle vereiste beveiligingsinformatie (luchtvrachtbrief en informatie over de beveiligingsstatus, op papier of via elektronisch middelen) die overeenstemt met de geleverde zendingen luchtvracht en -post;
- controleren of de zending tekenen van manipulatie vertoont; en
- controleren of de zending als hoogrisicovracht en -post moet worden behandeld.

▼ **M17**

Referentie: punt 6.8.3

▼ **M11**

Noot:

- Een erkende agent of bekende afzender is een vrachtafhandelingsentiteit die door een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur is gevalideerd of waarvan de beveiligingsmaatregelen in het EU-gevalideerde beveiligingsprogramma van de ACC3 zijn opgenomen (in dat geval is de ACC3 medeverantwoordelijk voor de beveiligingsmaatregelen).
- Een vaste afzender is een vrachtafhandelingsentiteit die voor eigen rekening werkt, onder de verantwoordelijkheid van een krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent. Deze erkende agent draagt de volledige verantwoordelijkheid voor de beveiligingscontroles die door de vaste afzender worden uitgevoerd.
- De aangewezen persoon is de persoon die als taak heeft de luchtvracht of luchtpost bij de luchtvaartmaatschappij af te leveren. De persoon die de zending afgeeft bij de erkende agent of de luchtvaartmaatschappij dient een identiteitskaart, paspoort, rijbewijs of ander document voor te leggen dat zijn/haar foto bevat en is afgegeven of wordt erkend door de nationale autoriteit.

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

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf de procedure

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

JA of NEEN — leg uit

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

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf de procedure

▼ **M11**

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

JA of NEEN	
Zo JA, hoe?	
Beschrijf de procedure	

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

JA of NEEN	
Zo JA, geef dan een beschrijving (zegels, sloten enz.)	

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

JA of NEEN	
Zo JA, hoe?	
Zo NEEN, welke controles worden dan uitgevoerd om de beveiliging van vracht en post voor de EU/EER te garanderen?	

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

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

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

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

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

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

▼ **M11**

DEEL 6

Gegevensbank

Doel: Als de ACC3 niet verplicht is luchtvracht of -post met bestemming EU/EER voor 100% aan beveiligingsonderzoeken te onderwerpen, ziet de ACC3 erop toe dat de vracht of post afkomstig is van een krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent of bekende afzender of een vaste afzender van een erkende agent.

Om toezicht te houden op het beveiligingsrelevante auditspoor, houdt de ACC3 een gegevensbank bij waarin de volgende informatie is opgeslagen voor elke entiteit of persoon van wie hij rechtstreeks vracht of post aanvaardt:

- de status van de betrokken entiteit (erkende agent of bekende afzender),
- de bedrijfsgegevens, inclusief het bonafide bedrijfsadres,
- de aard van de bedrijfsactiviteiten, met uitzondering van gevoelige bedrijfsinformatie,
- de contactgegevens, inclusief die van de persoon/personen die verantwoordelijk is/zijn voor de beveiliging,
- het registratienummer van het bedrijf, indien van toepassing.

Als de ACC3 luchtvracht of -post ontvangt, moet hij de gegevensbank raadplegen om na te gaan of de entiteit erin is opgeslagen. Als de entiteit niet in de gegevensbank is opgeslagen, moet de door die entiteit geleverde luchtvracht of -post aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen alvorens te worden ingeladen.

Referentie: punten 6.8.4.1 en 6.8.4.3

- 6.1. Houdt de luchtvaartmaatschappij een gegevensbank bij met, voor zover van toepassing, de bovenvermelde gegevens van:
- krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agenten;
 - krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde bekende afzenders;
 - vaste afzenders van een erkende agent (op vrijwillige basis)?

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de gegevensbank	
Indien NEEN, leg uit waarom	

- 6.2. Heeft het personeel dat luchtvracht en -post in ontvangst neemt gemakkelijk toegang tot de gegevensbank?

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure	

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

JA of NEEN	
Zo NEEN, leg uit	

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

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

▼ M11

DEEL 7

Beveiligingsonderzoeken

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

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

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

Opmerking: Hoewel ACC3's volgens punt 6.8.3.2 tot 30 juni 2014 als minimum de ICAO-normen mogen toepassen om de bepalingen van punt 6.8.3.1 ten uitvoer te leggen, wordt bij de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering rekening gehouden met de EU-eisen inzake beveiligingsonderzoeken, zelfs als de validering vóór 1 juli 2014 wordt uitgevoerd

▼ M17

Referentie: punten 6.8.3.1, 6.8.3.2, 6.8.3.3, alsmede 6.2.1 en 6.7

▼ M11

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

Zo JA, geef nadere informatie.

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

- naam
- specifiek adres op de desbetreffende plaats
- AEO-status, indien van toepassing

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

Beschrijf de aard van deze entiteiten en verstrek nadere informatie

- privé-afhandelingsbedrijf
- door de overheid gereguleerd bedrijf
- screeningfaciliteit van de overheid
- andere (geef nadere informatie)

7.2. Welke methoden voor beveiligingsonderzoeken worden gebruikt voor luchtvracht en -post?

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

▼ **M11**

7.3. Is de gebruikte apparatuur of methode (bv. explosieventdetectiehonden) opgenomen in de meest recente lijst van apparatuur die voldoet aan de voorschriften van de EU, de ECAC of de TSA?

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

7.4. Wordt de apparatuur gebruikt overeenkomstig het Conops („Concept of operations, werkingsconcept) van de fabrikant en wordt hij regelmatig getest en onderhouden?

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure	

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

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

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

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf dan het proces voor het oplossen van alarmen teneinde redelijkerwijs te garanderen dat de zending geen verboden voorwerpen bevat.	
Zo NEEN, beschrijf dan wat er met de zending gebeurt	

7.7. Zijn er zendingen vrijgesteld van beveiligingsonderzoeken?

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

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

JA of NEEN	
Zo JA, geef dan nadere informatie	

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

JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf	

▼ **M11**

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

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf

7.11. Wordt luchtvracht/-post aan een beveiligingsonderzoek onderworpen aan de hand van een van de in punt 6.2.1 van Besluit 2010/774/EU vermelde middelen of methoden, volgens een norm die volstaat om redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen in zijn verborgen?

JA of NEEN

Zo NEEN, geef dan de reden daarvoor

Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij

Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur

DEEL 8

Hoogrisicovracht en -post (HRCM)

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

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

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

Referentie: punten 6.7 en 6.8.3.4

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

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

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf

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

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf

▼ **M11**

8.3. Wordt de HRCM onderworpen aan procedures voor beveiligingsonderzoeken van HRCM overeenkomstig de EU-wetgeving?

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

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

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

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

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

DEEL 9

Bescherming

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

De luchtvracht en/of -post kan met verschillende middelen worden beschermd, bijv. fysiek (afsluitingen, gesloten ruimten enz.), door mensen (patrouilles, opgeleid personeel enz.) of technologisch (CCTV, inbraakalarm enz.).

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

Referentie: punt 6.8.3

9.1. Wordt beveiligde luchtvracht en -post beschermd door de luchtvaartmaatschappij of namens de luchtvaartmaatschappij door een entiteit die onder het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij valt?

Zo JA, geef nadere informatie	
Zo NEEN, welke entiteiten die niet onder het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij vallen, beschermen de luchtvracht of -post die door deze luchtvaartmaatschappij naar de EU/EER wordt vervoerd?	
Beschrijf de aard van deze entiteiten en verstrek nadere informatie	
— privé-afhandelingsbedrijf	
— door de overheid gereguleerd bedrijf	
— screeningfaciliteit van de overheid	
— andere	

▼ **M11**

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

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf

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

JA of NEEN

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

Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor

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

JA of NEEN

Zo NEEN, vermeld dan de reden daarvoor

Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij

Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur

DEEL 10

Begeleidende documentatie

Doel: De ACC3 moet garanderen dat:

1. de beveiligingsstatus van de zending wordt vermeld op de begeleidende documenten, ofwel in de vorm van een luchtvrachtbrief of gelijkwaardige post-documenten, ofwel in een afzonderlijke verklaring, schriftelijk of in elektronisch formaat; en
2. de unieke alfanumerieke identificatiecode wordt vermeld op de documenten bij de vervoerde zendingen, schriftelijk of in elektronisch formaat.

Referentie: punten 6.3.2.6, onder d), 6.8.3.4 en 6.8.3.5

Noot: De volgende beveiligingsstatussen kunnen worden vermeld:

- „SPX” : veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen, of
- „SCO” : veilig voor vracht- en postluchtvaartuigen, of
- „SHR” : veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen, overeenkomstig de eisen voor hoogrisicozendingen.

Bij afwezigheid van een erkende agent mag de ACC3 of een luchtvaartmaatschappij die aankomt uit een derde land dat is vrijgesteld van de ACC3-regeling de verklaring van de beveiligingsstatus afgeven.

10.1. Gaan de zendingen vergezeld van documenten waarin eerdere en actuele beveiligingscontroles worden bevestigd?

JA of NEEN

Zo JA, beschrijf de inhoud van de documenten

▼ M11

Zo NEEN, leg dan uit waarom en hoe de vracht of post door de luchtvaartmaatschappij als „beveiligd” wordt behandeld bij het inladen in een luchtvaartuig	
10.2. Bevatten de documenten de unieke alfanumerieke identificatiecode van de ACC3?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, waarom niet	
10.3. Is de beveiligingsstatus van de vracht en de wijze waarop deze status is toegekend in de documenten vermeld?	
JA of NEEN	
10.4. Conclusie: Volstaat het documenteringsproces om te garanderen dat de vracht of post vergezeld gaat van begeleidende documentatie waarin de juiste beveiligingsstatus is vermeld?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de reden daarvoor	
Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 11

Naleving**▼ M17**

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

▼ M11

Voor uw conclusies moet u een onderscheid maken tussen vier mogelijke hoofdgevallen:

1. Het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij is in overeenstemming met aanhangsel 6-G bij de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 en de verificatie ter plaatse bevestigt dat de doelstellingen van de controlelijst zijn nageleefd, of
2. Het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij is in overeenstemming met aanhangsel 6-G bij de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010, maar de verificatie ter plaatse bevestigt niet dat de doelstellingen van de controlelijst zijn nageleefd; of
3. Het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij is niet in overeenstemming met aanhangsel 6-G bij de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010, maar de verificatie ter plaatse bevestigt dat de doelstellingen van de controlelijst zijn nageleefd; of
4. Het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij is niet in overeenstemming met aanhangsel 6-G bij de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 en de verificatie ter plaatse bevestigt niet dat de doelstellingen van de controlelijst zijn nageleefd.

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

1, 2, 3 of 4

Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur

Opmerkingen van de luchtvaartmaatschappij

Naam van de valideur:

Datum:

Handtekening:

▼ **M11***BIJLAGE***Lijst van bezochte en geïnterviewde personen en entiteiten**

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

▼ **M15****AANHANGSEL 6-C4**

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

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

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

De noodzakelijke voorwaarden voor het vervoeren van luchtvracht of luchtpost in de Unie (EU) of in IJsland, Noorwegen en Zwitserland zijn vastgesteld bij Verordening (EU) nr. 185/2010 als gewijzigd bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 859/2011 en Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1082/2012 van de Commissie ⁽¹⁾.

De controlelijst is het instrument dat een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur gebruikt om het beveiligingsniveau te beoordelen dat door of onder de verantwoordelijkheid van de entiteit die KC3-aanwijzing aanvraagt, wordt toegepast op luchtvracht of -post die voor de EU/EER is bestemd. De controlelijst mag alleen worden gebruikt in de in punt 6.8.4.1, onder b), van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 vastgestelde gevallen. In de gevallen vastgesteld in punt 6.8.4.1, onder a), van genoemde bijlage gebruikt de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur de controlelijst voor ACC3's.

Als de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur concludeert dat de entiteit erin geslaagd is de doelstellingen te verwezenlijken die in deze controlelijst zijn vermeld, wordt een valideringsverslag uitgereikt aan de gevalideerde entiteit. Het valideringsverslag vermeldt dat de entiteit is aangewezen als een in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde bekende afzender in een derde land (KC3). De KC3 mag het verslag gebruiken in zijn zakelijke relaties met ACC3's en RA3's. Het valideringsverslag bevat ten minste de volgende integrerende delen:

- a) de volledige controlelijst (aanhangsel 6-C4 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010), ondertekend door een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur en, voor zover van toepassing, van commentaar voorzien door de gevalideerde entiteit;
- b) de verbintenisverklaring (aanhangsel 6-H3 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010), ondertekend door de gevalideerde entiteit, en
- c) een onafhankelijkheidsverklaring (aanhangsel 11-A van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010) met betrekking tot de gevalideerde entiteit, ondertekend door de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur.

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

De basismethoden voor de delen die niet kunnen worden beoordeeld op basis van Verordening (EU) nr. 185/2010 zijn de normen en aanbevolen praktijken (SARPs) van bijlage 17 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart en de richtsnoeren in de luchtvaartbeveiligingshandleiding van de ICAO (Doc 8973-Restricted).

⁽¹⁾ PB L 324 van 22.11.2012, blz. 25.

▼ M15

Als de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur concludeert dat de entiteit er niet in geslaagd is de doelstellingen te verwezenlijken die in deze controlelijst zijn vermeld, ontvangt de entiteit een exemplaar van de ingevulde controlelijst waarin de tekortkomingen worden vermeld.

Aanwijzingen voor het invullen:

1. Alle delen van de controlelijst moeten worden ingevuld. Indien geen informatie beschikbaar is, moet dit worden toegelicht.
2. Na elk deel concludeert de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur of en in welke mate de doelstellingen van dat deel zijn gehaald.

DEEL 1**Organisatie en verantwoordelijkheden**

1.1. Datum/Data van de validering	
Gebruik een exacte datumvermelding, zoals 01.10.2012 tot en met 02.10.2012	
dd/mm/jjjj	
1.2. Datum van de vorige validering, indien van toepassing	
dd/mm/jjjj	
Vorig KC3-registratienummer, indien beschikbaar	
AEO-certificaat/C-TPAT-status/andere certificeringen, indien beschikbaar	
1.3. Informatie over de luchtvaartbeveiligingsvalidateur	
Naam	
Bedrijf/Organisatie/Autoriteit	
Unieke alfanumerieke identificatiecode (UAI)	
E-mailadres	
Telefoonnummer — inclusief internationale codes	
1.4. Naam van de entiteit	
Naam	
Ondernemingsnummer (bv. het identificatienummer in het handelsregister, indien van toepassing)	
Nummer/Eenheid/Gebouw	
Straat	
Plaats	
Postcode	
Staat (voor zover relevant)	
Land	
Postbusadres indien van toepassing	
1.5. Hoofdadres van de organisatie (indien dit verschilt van het adres van de te valideren vestiging)	
Nummer/Eenheid/Gebouw	
Straat	
Plaats	
Postcode	
Staat (voor zover relevant)	
Land	
Postbusadres indien van toepassing	

▼ **M15**

1.6. Aard van de activiteiten — type behandelde vracht	
Wat is de aard van de activiteiten — het type vracht dat in de vestigingen van de aanvrager wordt behandeld?	
1.7. Is de aanvrager verantwoordelijk voor ...?	
a) Productie b) Verpakking c) Opslag d) Verzending e) Andere activiteiten (specificeren)	
1.8. Aantal werknemers in de vestiging (bij benadering)	
Aantal	
1.9. Naam en functie van de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging van de luchtvracht/luchtpost uit een derde land	
Naam	
Functie	
E-mailadres	
Telefoonnummer — inclusief internationale codes	

DEEL 2

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

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

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

Referentie: punt 6.8.3

2.1. Heeft de entiteit een beveiligingsprogramma vastgesteld?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, ga direct naar punt 2.5.	
2.2. Beveiligingsprogramma van de entiteit	
Datum — gebruik exact datumformaat dd/mm/jjjj	
Versie	
Is het beveiligingsprogramma ingediend en/of goedgekeurd door de desbetreffende bevoegde autoriteit van het land van de entiteit? Zo JA, beschrijf de procedure.	
2.3. Heeft het beveiligingsprogramma voldoende betrekking op de in de controlelijst vermelde punten (de delen 4 tot en met 11)?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, waarom niet?	

▼ **M15**

2.4. Is het beveiligingsprogramma bewijskrachtig, robuust en volledig?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
2.5. Heeft de entiteit een procedure opgesteld om te garanderen dat luchtvracht of luchtpost met bestemming EU/EER aan passende beveiligingscontroles wordt onderworpen alvorens te worden overgedragen aan een ACC3 of een RA3?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf de procedure.	
2.6. Beschikt de entiteit over een beheersysteem (bv. instrumenten, instructies enz.) dat ervoor zorgt dat de vereiste beveiligingscontroles worden verricht?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf het beheersysteem en leg uit of het door de desbetreffende autoriteit of een andere entiteit is goedgekeurd, gecontroleerd of verschaft.	
Zo NEEN, leg uit hoe de entiteit garandeert dat de beveiligingscontroles op de vereiste wijze worden uitgevoerd.	
2.7. Conclusies en algemene opmerkingen betreffende de betrouwbaarheid, bewijskracht en robuustheid van het proces.	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 3

Identificeerbare luchtvracht/luchtpost („Gerichtheid”)

Doel: vaststellen op welk punt (of welke plaats) vracht/post identificeerbaar wordt als luchtvracht/luchtpost. Onder „gerichtheid” wordt verstaan: het kunnen beoordelen wanneer/waar de vracht/post identificeerbaar is als luchtvracht/luchtpost.

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

NB: Gedetailleerde informatie over de bescherming van identificeerbare luchtvracht/luchtpost tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage moet worden verstrekt in de delen 6 tot en met 9.

DEEL 4

Indienstneming en opleiding van personeel

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

De KC3 beschikt daartoe over procedures om te garanderen dat alle personeelsleden (permanent personeel, tijdelijk personeel, uitzendkrachten, chauffeurs enz.) met rechtstreekse en onbegeleide toegang tot luchtvracht/-post waarop beveiligingscontroles worden of zijn toegepast:

- a) zijn onderworpen aan initiële en periodieke aan de indienstneming voorafgaande controles en/of achtergrondcontroles, die minstens beantwoorden aan de eisen van de lokale autoriteiten van de gevalideerde KC3-vestiging, en

▼ **M15**

- b) een initiële en periodieke beveiligingsopleiding hebben gevolgd om hen bewust te maken van hun beveiligingsverantwoordelijkheden overeenkomstig de eisen van de lokale autoriteiten van de gevalideerde KC3-vestiging.

Opmerking:

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

Referentie: punt 6.8.3.1

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

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

- 4.2. Heeft deze procedure betrekking op

☐ Achtergrondcontrole ☐ Aan de indienstneming voorafgaande controle ☐ Controle van criminele antecedenten ☐ Vraaggesprekken ☐ Andere (geef nadere informatie) Licht deze punten toe, geef aan welke entiteit dit element uitvoert en vermeld, voor zover van toepassing, met welk tijdsbestek rekening is gehouden.	
---	--

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

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

- 4.4. Heeft deze procedure betrekking op

☐ Achtergrondcontrole ☐ Aan de indienstneming voorafgaande controle ☐ Controle van criminele antecedenten ☐ Vraaggesprekken ☐ Andere (geef nadere informatie) Licht deze punten toe, geef aan welke entiteit dit element uitvoert en vermeld, voor zover van toepassing, met welk tijdsbestek rekening is gehouden.	
---	--

▼ **M15**

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

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

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

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

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

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

DEEL 5

Fysieke veiligheid

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

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

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

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

Referentie: punt 6.8.3.1

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

JA of NEEN	
Indien JA, hoe wordt de toegang gecontroleerd? Leg uit en beschrijf. Er zijn meerdere antwoorden mogelijk. ☐ Door bewakingspersoneel ☐ Door ander personeel ☐ Handmatige controle indien personen de ruimte mogen betreden ☐ Elektronische toegangscontrolesystemen ☐ Andere (specificeren)	

▼ **M15**

Zo JA, hoe wordt ervoor gezorgd dat een persoon toestemming krijgt om de ruimte te betreden? Leg uit en beschrijf. Er zijn meerdere antwoorden mogelijk. — Gebruik van een bedrijfsidentiteitskaart — Gebruik van een ander identiteitsbewijs zoals een paspoort of rijbewijs — Lijst van bevoegde personen gebruikt door (beveiligings-)personeel — Elektronische toegang, bv. met behulp van een chip — Sleutels of toegangscode worden uitsluitend verdeeld aan bevoegd personeel — Andere (specificeren)	
--	--

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

JA of NEEN	
Zo JA, hoe zijn deze punten beveiligd? Leg uit en beschrijf. Er zijn meerdere antwoorden mogelijk. — Aanwezigheid van bewakingspersoneel — Elektronische toegangscontrolesystemen die toegang verlenen tot slechts één persoon tegelijkertijd — Afsluitingen, bv. luiken of sloten — CCTV-systeem — Inbraakdetectiesysteem	

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

JA of NEEN	
Zo JA, leg uit en beschrijf. ☐ Hekwerk of afsluitingen ☐ CCTV-systeem ☐ Inbraakdetectiesysteem ☐ Bewaking en patrouilles ☐ Andere (specificeren)	

5.4. Is het gebouw stevig gebouwd?

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

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

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

▼ **M15****DEEL 6****Productie**

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

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

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

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

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

6.2. Staat het productieproces onder toezicht?

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

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

JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving.	

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

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

DEEL 7**Verpakking**

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

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

▼ **M15**

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

7.1. Wordt de toegang tot de verpakkingszone gecontroleerd en beperkt tot bevoegde personen?

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

7.2. Staat het verpakkingsproces onder toezicht?

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

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

JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving.	

7.4. Geef een beschrijving van de afgewerkte buitenste verpakking:

a) Is de afgewerkte buitenste verpakking stevig?	
JA of NEEN	
Beschrijf.	
b) Is de afgewerkte buitenste verpakking manipulatieaantonend?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf welk proces wordt toegepast om de verpakking manipulatieaantonend te maken, bijvoorbeeld door gebruik te maken van genummerde zegels, speciale zegels of veiligheidsplakband enz.	
Zo NEEN, beschrijf welke beschermingsmaatregelen er zijn genomen die de integriteit van de zendingen garanderen.	

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

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

DEEL 8

Opslag

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

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

▼ M15

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

8.1. Wordt de toegang tot het opslaggedeelte gecontroleerd en beperkt tot bevoegde personen?

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

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

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

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

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

DEEL 9

Verzending

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

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

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

9.1. Wordt de toegang tot het verzendingsgedeelte gecontroleerd en beperkt tot bevoegde personen?

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

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

☐ Werknemers van de entiteit ☐ Chauffeurs ☐ Bezoekers ☐ Contractanten ☐ Andere (specificeren)	
--	--

▼ **M15**

9.3. Staat het verzendingsproces onder toezicht?

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

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

JA of NEEN	
Zo JA, geef een beschrijving.	

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

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

DEEL 10**Zendingen uit andere bronnen**

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

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

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

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

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

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

DEEL 11**Vervoer**

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

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

▼ **M15**

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

11.1. Hoe wordt de luchtvracht/luchtpost overgebracht naar de ACC3 of RA3?	
a) Met eigen vervoer van de gevalideerde entiteit?	
JA of NEEN	
b) Met vervoer van de ACC3/RA3?	
JA of NEEN	
c) Via een contractant die door de gevalideerde entiteit wordt ingeschakeld?	
JA of NEEN	
11.2. Wordt de luchtvracht/luchtpost manipulatieaantonend verpakt?	
JA of NEEN	
Zo JA, hoe?	
11.3 Wordt het voertuig verzegeld of afgesloten voor het vervoer?	
JA of NEEN	
Zo JA, hoe?	
11.4. Wanneer genummerde zegels worden gebruikt, wordt de toegang tot de zegels dan gecontroleerd en worden de nummers geregistreerd?	
JA of NEEN	
Zo JA, hoe?	
11.5. Indien van toepassing, ondertekent de betrokken vervoerder de vervoerdersverklaring?	
JA of NEEN	
11.6. Is de persoon die de vracht vervoert, onderworpen aan specifieke beveiligingscontroles en heeft deze persoon een opleiding gekregen die hem bewust maakt van beveiligingskwesaties voordat hij toestemming heeft gekregen om beveiligde luchtvracht en/of luchtpost te vervoeren?	
JA of NEEN	
Zo JA, beschrijf die beveiligingscontroles (aan de indienstneming voorafgaande controle, achtergrondcontrole enz.) en opleiding (opleiding ter bewustmaking van beveiligingskwesaties enz.).	
11.7. Conclusie: volstaan de maatregelen om luchtvracht/luchtpost tijdens het vervoer te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden?	
JA of NEEN	
Zo NEEN, vermeld dan de redenen daarvoor.	
Opmerkingen van de entiteit	
Opmerkingen van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur	

DEEL 12

Naleving

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

[illegible]



AANHANGSEL 6-D

INSTRUCTIES VOOR VASTE AFZENDERS MET BETREKKING TOT DE *BEVEILIGING VAN DE LUCHTVAART*

Deze instructies zijn opgesteld voor uw gebruik en ter informatie aan uw personeel dat betrokken is bij de voorbereiding en controle van zendingen luchtvracht/luchtpost. Deze instructies worden u verstrekt overeenkomstig Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en de uitvoeringsbepalingen daarvan.

Bedrijfsterreinen en -gebouwen

De toegang tot zones waar zendingen identificeerbare luchtvracht/luchtpost worden voorbereid, verpakt en/of opgeslagen, wordt gecontroleerd teneinde te garanderen dat onbevoegden geen toegang hebben tot de zendingen.

Bezoekers hebben geen toegang tot zones waar zendingen identificeerbare luchtvracht/luchtpost worden voorbereid, verpakt en/of opgeslagen, of worden te allen tijde begeleid wanneer ze toegang krijgen tot deze zones.

Personeel

De integriteit van alle personeelsleden die toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht/luchtpost wordt gecontroleerd. Dit omvat minstens een controle van hun identiteit (indien mogelijk aan de hand van een identiteitskaart, rijbewijs of paspoort met foto) en een controle van hun curriculum vitae en/of referenties.

Alle personeelsleden die toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht/luchtpost worden gewezen op hun beveiligingsverantwoordelijkheden, zoals uiteengezet in deze instructies.

Aangeduide verantwoordelijke

Er wordt minstens één persoon aangeduid die verantwoordelijk is voor de toepassing en controle van deze instructies (de aangeduide verantwoordelijke).

Integriteit van de zending

Zendingen luchtvracht/luchtpost mogen geen verboden voorwerpen bevatten, tenzij ze zijn aangegeven en aan de toepasselijke wetten en regels zijn onderworpen.

Zendingen luchtvracht/luchtpost worden beschermd tegen manipulatie door onbevoegden.

Zendingen luchtvracht/luchtpost worden goed verpakt, indien mogelijk met een manipulatieaantonende sluiting.

Op de documenten die bij verscheepte zendingen luchtvracht/luchtpost worden gevoegd, wordt de zending volledig beschreven en wordt het correcte adres vermeld.

Vervoer

Als de vaste afzender verantwoordelijk is voor het vervoer van zendingen luchtvracht/luchtpost, worden de zendingen beschermd tegen manipulatie door onbevoegden.

Als de vaste afzender een beroep doet op een contractant:

- a) wordt de zending verzegeld vóór het vervoer, en
- b) stemt de vervoerder die het vervoer namens de vaste afzender uitvoert, in met de in aanhangsel 6-E opgenomen expediteursverklaring.

De ondertekende verklaring of een kopie van het gelijkwaardige document van de bevoegde autoriteit wordt bewaard door de vaste afzender.

Onregelmatigheden

Zichtbare of vermoede onregelmatigheden met betrekking tot deze instructies worden aan de aangeduide verantwoordelijke meegedeeld. De aangeduide verantwoordelijke neemt passende maatregelen.

▼B**Zendingen uit andere bronnen**

Een vaste afzender mag zendingen die hij niet voor eigen rekening vervoert, doorgeven aan een erkend agent, voor zover:

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

Dergelijke zendingen moeten allemaal aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen alvorens ze in een luchtvaartuig worden geladen.

Onaangekondigde inspecties

Luchtvaartbeveiligingsinspecteurs van de bevoegde autoriteit kunnen onaangekondigde inspecties uitvoeren om de naleving van deze instructies te controleren. De inspecteurs moeten altijd een officiële pas bij zich dragen, die zij op verzoek moeten tonen wanneer zij een inspectie op uw terreinen en in uw gebouwen uitvoeren. Op deze pas zijn de naam en een foto van de inspecteur aangebracht.

Verboden voorwerpen

Geassembleerde explosieve en brandgevaarlijke apparaten mogen niet worden vervoerd in zendingen luchtvracht, tenzij alle veiligheidsregels volledig zijn gevolgd. ►M9 ————— ◀

Verbintenisverklaring

De „Verbintenisverklaring — Vaste afzender” hoeft niet te worden ondertekend en niet bij de erkend agent te worden ingediend als uw onderneming houder is van een in artikel 14 bis, lid 1, onder b) of c), van Verordening (EG) nr. 1875/2006 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2454/93 vermeld AEO-certificaat.

U moet de erkend agent echter onmiddellijk op de hoogte brengen wanneer uw bedrijf niet langer houder is van een AEO-certificaat. In dat geval deelt de erkend agent u mee hoe u de status van vaste afzender kan behouden.

VERBINTENISVERKLARING — VASTE AFZENDER

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en de uitvoeringsbepalingen daarvan,

verklaar ik dat,

- [naam van de onderneming] voldoet aan deze „Luchtvaartbeveiligingsinstructies voor vaste afzenders”;
- [naam van de onderneming] garandeert dat deze instructies worden meegedeeld aan personeelsleden die toegang hebben tot luchtvracht/luchtpost;
- [naam van de onderneming] luchtvracht/luchtpost veilig bewaart tot deze wordt overhandigd aan de erkend agent;
- [naam van de onderneming] aanvaardt dat zendingen aan beveiligingscontroles, inclusief beveiligingsonderzoeken, kunnen worden onderworpen, en
- [naam van de onderneming] instemt met onaangekondigde inspecties op zijn terreinen en in zijn gebouwen, die door de bevoegde autoriteit van de lidstaat waarin de onderneming is gevestigd, worden uitgevoerd om na te gaan of [naam van de onderneming] deze instructies naleeft.

Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Naam:

Functie in het bedrijf:

Datum:

Handtekening:

▼M9**AANHANGSEL 6-E****VERVOERDERSVERKLARING**

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 300/2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en de uitvoeringsbepalingen daarvan,

▼ M9

bevestig ik dat de volgende beveiligingsprocedures worden gevolgd wanneer [namens naam van de erkend agent/luchtvaartmaatschappij die beveiligingscontroles voor vracht of post toepast/bekende afzender/vaste afzender] luchtvracht/luchtpost die aan beveiligingscontroles is onderworpen, wordt verzameld, vervoerd, opgeslagen en afgeleverd:

- al het personeel dat deze luchtvracht/luchtpost vervoert, heeft een algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding gevolgd overeenkomstig punt 11.2.7 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010;
- de integriteit van alle personeelsleden die toegang hebben tot luchtvracht/luchtpost wordt gecontroleerd; dit omvat minstens een controle van hun identiteit (indien mogelijk aan de hand van een identiteitskaart, rijbewijs of paspoort met foto) en een controle van hun curriculum vitae en/of referenties;
- de laadruimten van voertuigen worden verzegeld of gesloten. Huifvoertuigen worden beveiligd met TIR-koorden. Het laadoppervlak van flatbedvoertuigen staat onder toezicht wanneer luchtvracht wordt vervoerd;
- onmiddellijk vóór het laden wordt de laadruimte doorzocht en de integriteit van deze doorzoeking wordt behouden tot het laden is voltooid;
- elke bestuurder draagt een identiteitskaart, paspoort, rijbewijs of ander document met foto bij zich, dat door de nationale autoriteit is afgegeven of door haar wordt erkend;
- tussen het ophalen en afleveren maken de bestuurders geen ongeplande stops. Wanneer dergelijke stops onvermijdelijk zijn, controleert de bestuurder bij zijn terugkeer de beveiliging van de lading en de integriteit van de sloten en/of zegels. Als de bestuurder tekenen van manipulatie ontdekt, stelt hij zijn chef daarvan in kennis en wordt de luchtvracht/luchtpost niet afgeleverd zonder dit bij de levering te vermelden;
- het vervoer wordt niet uitbesteed aan een derde partij, tenzij de derde partij ook een vervoersovereenkomst heeft met [hierboven vermelde naam van de erkend agent/bekende afzender/vaste afzender, of van de bevoegde autoriteit die de vervoerder heeft goedgekeurd of gecertificeerd], en
- andere diensten (bijv. opslag) worden niet uitbesteed aan een andere partij dan een erkend agent of aan een entiteit die door de bevoegde autoriteit is gecertificeerd of goedgekeurd en op een lijst is geplaatst voor het verlenen van deze diensten.

Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Naam:

Functie in het bedrijf:

Naam en adres van het bedrijf:

Datum:

Handtekening:

▼ **M11****AANHANGSEL 6-F****VRACHT EN POST****6-Fi**

DERDE LANDEN EN OVERZEESE LANDEN EN TERRITORIA DIE BIJZONDERE BETREKKINGEN MET DE UNIE ONDERHOUDEN OVEREENKOMSTIG HET VERDRAG BETREFFENDE DE WERKING VAN DE EUROPESE UNIE, WAAROP DE TITEL VERVOER VAN DAT VERDRAG NIET VAN TOEPASSING IS EN WAARVAN DE BEVEILIGINGSNORMEN ALS GELIJKWAARDIG AAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE BASISNORMEN WORDEN ERKEND

6-Fii

DERDE LANDEN EN OVERZEESE LANDEN EN TERRITORIA DIE BIJZONDERE BETREKKINGEN MET DE UNIE ONDERHOUDEN OVEREENKOMSTIG HET VERDRAG BETREFFENDE DE WERKING VAN DE EUROPESE UNIE, WAAROP DE TITEL VERVOER VAN DAT VERDRAG NIET VAN TOEPASSING IS EN WAARVOOR AANWIJZING ALS ACC3 NIET IS VEREIST

Derde landen en overzeese landen en territoria die bijzondere betrekkingen met de Unie onderhouden overeenkomstig het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie of het Verdrag betreffende de Europese Unie, waarvoor aanwijzing als ACC3 niet is vereist, worden vermeld in een afzonderlijk besluit van de Commissie.

▼ **M17****6-Fiii**

VALIDERINGSACTIVITEITEN VAN DERDE LANDEN EN OVERZEESE LANDEN EN TERRITORIA DIE BIJZONDERE BETREKKINGEN MET DE UNIE ONDERHOUDEN OVEREENKOMSTIG HET VERDRAG BETREFFENDE DE WERKING VAN DE EUROPESE UNIE, WAAROP DE TITEL VERVOER VAN DAT VERDRAG NIET VAN TOEPASSING IS EN DIE ALS GELIJKWAARDIG AAN DE EU-LUCHTVAARTBEVEILIGINGSVALIDERING WORDEN ERKEND

▼ **M6****AANHANGSEL 6-G****BEPALINGEN INZAKE VRACHT EN POST UIT DERDE LANDEN**

In het ACC3-beveiligingsprogramma wordt, voor zover van toepassing, het volgende vermeld, ofwel voor elke luchthaven in het derde land afzonderlijk of in de vorm van een algemeen document waarin alle varianten in de vermelde luchthavens in het derde land worden gespecificeerd:

- a) Een beschrijving van de maatregelen met betrekking tot luchtvracht en -post
- b) Procedures voor de aanvaarding
- c) Regeling en criteria met betrekking tot erkende agenten
- d) Regeling en criteria met betrekking tot bekende afzenders
- e) Regeling en criteria met betrekking tot vaste afzenders
- f) Normen voor beveiligingsonderzoeken en fysiek onderzoek
- g) Plaats van beveiligingsonderzoeken en fysiek onderzoek
- h) Nadere informatie over de screeningapparatuur
- i) Nadere informatie over de exploitant of dienstverlener
- j) Lijst van vrijstellingen van beveiligingsonderzoeken of fysiek onderzoek
- k) Behandeling van risicovracht en -post.

▼ **M6****AANHANGSEL 6-H****VERBINTENISVERKLARING — ACC3**

Ik verklaar dat

- de informatie in het beveiligingsprogramma van het bedrijf met betrekking tot zendingen van derde landen naar de Europese Unie naar mijn weten correct en nauwkeurig is;
- de in het beveiligingsprogramma uiteengezette praktijken en procedures met betrekking tot zendingen van derde landen naar de Europese Unie worden toegepast en gehandhaafd op alle plaatsen waarop het programma betrekking heeft;
- het beveiligingsprogramma wordt bijgesteld en aangepast om te beantwoorden aan alle toekomstige wijzigingen van de EU-wetgeving waarin eisen worden vastgesteld voor luchtvracht/luchtpost die uit derde landen naar de Europese Unie wordt gebracht, tenzij [naam van de luchtvaartmaatschappij] [naam van de bevoegde autoriteit] ervan in kennis stelt dat zij niet langer zendingen uit derde landen naar de Unie wil vervoeren;
- [naam van de luchtvaartmaatschappij] [naam van de bevoegde autoriteit] binnen tien dagen schriftelijk in kennis zal stellen van alle wijzigingen van de relevante delen van haar beveiligingsprogramma;
- het bedrijf [naam van de bevoegde persoon] heeft aangesteld als algemeen verantwoordelijke voor beveiligingsmaatregelen met betrekking tot luchtvracht-/postactiviteiten op [naam van de luchthavens in derde landen];
- [naam van de luchtvaartmaatschappij] vanaf 1 juli 2014 een gegevensbank zal bijhouden van erkende agenten, bekende verzenders en vaste verzenders van derde landen en deze beschikbaar zal stellen voor inspectie;
- [naam van de luchtvaartmaatschappij] volledig zal meewerken met alle inspecties, zoals vereist, en op verzoek van de inspecteurs toegang zal verlenen tot alle documenten en tot de bovenvermelde gegevensbank;
- [naam van de luchtvaartmaatschappij] [naam van de bevoegde autoriteit] in kennis zal stellen van ernstige inbreuken op de beveiliging en van verdachte omstandigheden die relevant kunnen zijn voor de beveiliging van luchtvracht/luchtpost in het derde land, met name pogingen om verboden voorwerpen in zendingen te verbergen; en
- [naam van de luchtvaartmaatschappij] [naam van de bevoegde autoriteit] op de hoogte brengt wanneer zij:
 - a) haar handelsactiviteiten stopzet of haar naam wijzigt;
 - b) niet langer activiteiten met betrekking tot luchtvracht/luchtpost uitvoert; of
 - c) niet langer kan voldoen aan de EU-wetgeving waarin eisen zijn vastgesteld met betrekking tot luchtvracht/luchtpost die vanuit derde landen naar de Europese Unie wordt gebracht.

Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Naam:

Functie in het bedrijf:

Datum:

Handtekening:

▼ **M11****AANHANGSEL 6-H1****VERBINTENISVERKLARING — KRACHTENS EEN EU-LUCHTVAARTBEVEILIGINGSVALIDERING GEVALIDEERDE ACC3**

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

In dit verslag wordt het beveiligingsniveau vastgesteld dat wordt toegepast op luchtvracht met bestemming EU/EER ⁽¹⁾ ten opzichte van de beveiligingsnormen die in de controlelijst worden vermeld of waarnaar in de controlelijst wordt verwezen ⁽²⁾.

[Naam van de luchtvaartmaatschappij] kan alleen als „luchtvaartmaatschappij die vracht of post vanuit een luchthaven in een derde land naar de Unie vervoert” (ACC3) worden aangewezen als een EU-valideringsverslag is ingediend bij en aanvaard door de bevoegde autoriteit van een lidstaat van de Europese Unie of IJsland, Noorwegen of Zwitserland, en als de gegevens van de ACC3 in de ► **M17** EU- gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen ◀ zijn opgenomen.

Als in het verslag een inbreuk wordt vastgesteld op de beveiligingsmaatregelen waarnaar in het verslag wordt verwezen, kan dit leiden tot de intrekking van de reeds voor die luchthaven verkregen aanwijzing van [naam van de luchtvaartmaatschappij] als ACC3, waardoor [naam van de luchtvaartmaatschappij] geen luchtvracht of -post meer naar de EU/EER mag vervoeren vanop deze luchthaven.

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

Namens [naam van de luchtvaartmaatschappij] verklaar ik dat:

- [naam van de luchtvaartmaatschappij] passende follow-upmaatregelen aanvaardt met het oog op het toezicht op de in het verslag bevestigde normen;
- wijzigingen van de activiteiten van [naam van de luchtvaartmaatschappij] die geen volledige hervalidering vereisen, worden vermeld in het oorspronkelijke verslag, zonder de reeds vermelde informatie onleesbaar te maken. Het betreft de volgende wijzigingen:
 - 1) de algemene verantwoordelijkheid voor beveiliging wordt toegewezen aan een andere persoon dan die welke in punt 1.7 van aanhangsel 6-C3 bij Verordening (EU) nr. 185/2010 wordt vermeld;
 - 2) andere wijzigingen aan de bedrijfsgebouwen en -terreinen of aan de procedures die aanzienlijke gevolgen voor de beveiliging kunnen hebben;
- [naam van de luchtvaartmaatschappij] de autoriteit die haar als ACC3 heeft aangewezen op de hoogte brengt wanneer zij niet langer handel drijft, geen luchtvracht/-post meer behandelt of niet meer kan voldoen aan de eisen die in dit verslag zijn gevalideerd;
- [naam van de luchtvaartmaatschappij] zorgt voor de instandhouding van het beveiligingsniveau dat door dit verslag wordt bevestigd als zijnde in overeenstemming met het doel van de controlelijst en, voor zover van toepassing, voor de tenuitvoerlegging van eventuele aanvullende beveiligingsmaatregelen die moeten worden genomen om als ACC3 te worden aangewezen in het geval de beveiligingsnormen onvoldoende werden geacht, en dit tot de volgende validering van de activiteiten van [naam van de luchtvaartmaatschappij].

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

Naam:

Functie in het bedrijf:

Datum:

Handtekening:

⁽¹⁾ Luchthavens in België, Bulgarije, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Ierland, Italië, Letland, Litouwen, Luxemburg, Malta, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Slovenië, Slowakije, Spanje, Tsjechië, het Verenigd Koninkrijk, Zweden, IJsland, Noorwegen en Zwitserland.

⁽²⁾ Verordening (EU) nr. 185/2010, zoals gewijzigd bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 859/2011.

▼ **M15****AANHANGSEL 6-H2****VERBINTENISVERKLARING — KRACHTENS EEN EU-LUCHTVAARTBEVEILIGINGSVALIDERING GEVALIDEERDE ERKENDE AGENT IN EEN DERDE LAND (RA3)**

Namens [naam van de RA3] neem ik nota van het volgende:

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

[Naam van RA3] kan alleen als „krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent” (RA3) worden aangewezen als een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering met succes is ingevuld als „POSITIEF” door een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur die is opgenomen in de gegevensbank van de Europese Unie voor erkende agenten en bekende afzenders.

Als in het verslag een inbreuk wordt vastgesteld op de beveiligingsmaatregelen waarnaar in het verslag wordt verwezen, kan dit leiden tot de intrekking van de reeds voor die vestiging verkregen aanwijzing van [naam van de RA3] als RA3, waardoor [naam van de RA3] geen luchtvracht of -post met bestemming EU/EER meer mag afleveren aan een ACC3 of een andere RA3.

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

Namens [naam van de RA3] verklaar ik dat:

- a) [naam van de RA3] passende follow-upmaatregelen aanvaardt met het oog op het toezicht op de in het verslag bevestigde normen;
- b) wijzigingen van de activiteiten van [naam van de RA3] die geen volledige hervalidering vereisen, worden vermeld in het oorspronkelijke verslag, zonder de reeds vermelde informatie onleesbaar te maken. Het betreft de volgende wijzigingen:
 - 1) de algemene verantwoordelijkheid voor beveiliging wordt toegewezen aan een andere persoon dan die welke in punt 1.8 van aanhangsel 6-C2 van Verordening (EU) nr. 185/2010 wordt vermeld;
 - 2) andere wijzigingen aan de bedrijfsgebouwen en -terreinen of aan de procedures die aanzienlijke gevolgen voor de beveiliging kunnen hebben;
- c) [naam van de RA3] zal de ACC3 en RA3's aan wie hij beveiligde luchtvracht en/of luchtpost aflevert op de hoogte brengen wanneer [naam van de RA3] niet langer handel drijft, geen luchtvracht/-post meer behandelt of niet meer kan voldoen aan de eisen die in dit verslag zijn gevalideerd;
- d) [naam van de RA3] zorgt voor de instandhouding van het beveiligingsniveau dat door dit verslag wordt bevestigd als zijnde in overeenstemming met het doel van de controlelijst en, voor zover van toepassing, voor de tenuitvoerlegging van eventuele aanvullende beveiligingsmaatregelen die moeten worden genomen om als RA3 te worden aangewezen in het geval de beveiligingsnormen onvoldoende werden geacht, en dit tot de volgende validering van de activiteiten van [naam van de RA3].

Namens [naam van de RA3] aanvaard ik de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Naam:

Functie in het bedrijf:

Datum:

Handtekening:

▼ **M15****AANHANGSEL 6-H3****VERBINTENISVERKLARING — KRACHTENS EEN EU-
LUCHTVAARTBEVEILIGINGSVALIDERING GEVALIDEERDE BEKENDE
AFZENDER IN EEN DERDE LAND (KC3)**

Namens [naam van de KC3] neem ik nota van het volgende:

In dit verslag wordt het beveiligingsniveau vastgesteld dat wordt toegepast op luchtvracht met bestemming EU/EER ⁽¹⁾ ten opzichte van de beveiligingsnormen die in de controlelijst worden vermeld of waarnaar in de controlelijst wordt verwezen ⁽²⁾.

[Naam van KC3] kan alleen als „krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde bekende afzender” (KC3) worden aangewezen als een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering met succes is ingevuld als „POSITIEF” door een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur die is opgenomen in de gegevensbank van de Europese Unie voor erkende agenten en bekende afzenders.

Als in het verslag een inbreuk wordt vastgesteld op de beveiligingsmaatregelen waarnaar in het verslag wordt verwezen, kan dit leiden tot de intrekking van de reeds voor die vestiging verkregen aanwijzing van [naam van de KC3] als KC3, waardoor [naam van de KC3] geen beveiligde luchtvracht of -post met bestemming EU/EER meer mag afleveren aan een ACC3 of een krachtens een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent in een derde land (RA3).

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

Namens [naam van KC3] verklaar ik dat:

- a) [naam van KC3] passende follow-upmaatregelen aanvaardt met het oog op het toezicht op de in het verslag bevestigde normen;
- b) wijzigingen van de activiteiten van [naam van de KC3] die geen volledige hervalidering vereisen, worden vermeld in het oorspronkelijke verslag, zonder de reeds vermelde informatie onleesbaar te maken. Het betreft de volgende wijzigingen:
 - 1) de algemene verantwoordelijkheid voor beveiliging wordt toegewezen aan een andere persoon dan die welke in punt 1.9 van aanhangsel 6-C4 van Verordening (EU) nr. 185/2010 wordt vermeld;
 - 2) andere wijzigingen aan de bedrijfsgebouwen en -terreinen of aan de procedures die aanzienlijke gevolgen voor de beveiliging kunnen hebben;
- c) [naam van de KC3] zal de ACC3 en RA3's aan wie hij beveiligde luchtvracht en/of luchtpost aflevert op de hoogte brengen wanneer [naam van de KC3] niet langer handel drijft, geen luchtvracht/-post meer behandelt of niet meer kan voldoen aan de eisen die in dit verslag zijn gevalideerd;
- d) [naam van de KC3] zorgt voor de instandhouding van het beveiligingsniveau dat door dit verslag wordt bevestigd als zijnde in overeenstemming met het doel van de controlelijst en, voor zover van toepassing, voor de tenuitvoerlegging van eventuele aanvullende beveiligingsmaatregelen die moeten worden genomen om als KC3 te worden aangewezen in het geval de beveiligingsnormen onvoldoende werden geacht, en dit tot de volgende validering van de activiteiten van [naam van de KC3].

Namens [naam van de KC3] aanvaard ik de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Namen:

Functie in het bedrijf:

Datum:

Handtekening:

⁽¹⁾ Luchthavens in België, Bulgarije, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Ierland, Italië, Kroatië, Letland, Litouwen, Luxemburg, Malta, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Slovenië, Slowakije, Spanje, Tsjechië, het Verenigd Koninkrijk, Zweden, IJsland, Noorwegen en Zwitserland.

⁽²⁾ Verordening (EU) nr. 185/2010, zoals gewijzigd bij Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 859/2011 en (EU) nr. 1082/2012.

▼M6**AANHANGSEL 6-I**

Bepalingen met betrekking risicovracht zijn vastgesteld in een afzonderlijk besluit van de Commissie.

AANHANGSEL 6-J

Bepalingen met betrekking tot het gebruik van screeningapparatuur zijn vastgesteld in een afzonderlijk besluit van de Commissie.

▼B**7. BEDRIJFSPOST EN -MATERIAAL VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN****7.0. ALGEMENE BEPALINGEN**

Tenzij anders vermeld of tenzij de tenuitvoerlegging van de in de hoofdstukken 4, 5 en 6 vermelde beveiligingscontroles wordt verzorgd door een autoriteit, luchthavenexploitant, entiteit of andere luchtvaartmaatschappij, moet een luchtvaartmaatschappij zorgen voor de tenuitvoerlegging van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen met betrekking tot haar bedrijfspost en -materiaal.

7.1. BEDRIJFSPOST EN -MATERIAAL VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN DIE IN EEN LUCHTVAARTUIG MOETEN WORDEN GELADEN

7.1.1. Alvorens in het ruim van een luchtvaartuig te worden geladen, worden de bedrijfspost en het bedrijfsmateriaal van een luchtvaartmaatschappij aan een beveiligingsonderzoek onderworpen en beschermd overeenkomstig hoofdstuk 5 of aan beveiligingscontroles onderworpen en beschermd overeenkomstig hoofdstuk 6.

7.1.2. Alvorens in een ander deel van een luchtvaartuig dan het ruim te worden geladen, worden de bedrijfspost en het bedrijfsmateriaal van een luchtvaartmaatschappij aan een beveiligingsonderzoek onderworpen en beschermd overeenkomstig de in hoofdstuk 4 uiteengezette bepalingen inzake handbagage.

7.1.3. Bedrijfspost en het bedrijfsmateriaal van een luchtvaartmaatschappij die in een luchtvaartuig moeten worden geladen, zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

7.2. BEDRIJFSMATERIAAL VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN DAT WORDT GEBRUIKT VOOR PASSAGIERS- EN BAGAGEAFHANDELING

7.2.1. Bedrijfsmateriaal van luchtvaartmaatschappijen dat wordt gebruikt voor passagiers- en bagageafhandeling en dat kan worden gebruikt om de beveiliging van het luchtvaartuig in gevaar te brengen, wordt beschermd of onder toezicht gehouden om toegang door onbevoegden te voorkomen.

„Self check-in” en toepasselijke internetmogelijkheden waar de passagiers gebruik van kunnen maken, worden beschouwd als een toegestane vorm van toegang tot dergelijke materialen.

7.2.2. Afgedankt materiaal dat kan worden gebruikt om toegang door onbevoegden te vergemakkelijken of om bagage in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone of aan boord van een luchtvaartuig te brengen, wordt vernietigd of onbruikbaar gemaakt.

7.2.3. Vertrekcontrolesystemen en check-insystemen worden zodanig beheerd dat toegang door onbevoegden wordt voorkomen.

„Self check-in” waar de passagiers gebruik van mogen maken, wordt beschouwd als een toegestane vorm van toegang tot dergelijke systemen.

8. VLUCHTBENODIGDHEDEN**8.0. ALGEMENE BEPALINGEN**

8.0.1. Tenzij anders vermeld zorgt de autoriteit, de luchthavenexploitant, de luchtvaartmaatschappij of de entiteit die verantwoordelijk is voor het in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart voor de tenuitvoerlegging van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen.

▼B

8.0.2. Met het oog op de toepassing van dit hoofdstuk betekent „vluchtbenodigdheden” alle voorwerpen die bestemd zijn om mee te nemen aan boord van een luchtvaartuig voor gebruik, consumptie of aankoop door passagiers of bemanningsleden tijdens de vlucht, behalve:

- a) handbagage,
- b) voorwerpen die door andere personen dan passagiers worden meegenomen, en
- c) bedrijfspost en -materiaal van de luchtvaartmaatschappij.

Met het oog op de toepassing van dit hoofdstuk betekent „erkend leverancier van vluchtbenodigdheden” een leverancier wiens procedures in voldoende mate aan de gemeenschappelijke beveiligingsregels en -normen beantwoorden om de rechtstreekse levering van vluchtbenodigdheden aan luchtvaartuigen te kunnen toestaan.

Met het oog op de toepassing van dit hoofdstuk betekent „bekend leverancier van vluchtbenodigdheden” een leverancier wiens procedures in voldoende mate aan de gemeenschappelijke beveiligingsregels en -normen beantwoorden om de levering van vluchtbenodigdheden aan luchtvaartmaatschappijen of erkend leveranciers te kunnen toestaan, maar niet rechtstreeks aan luchtvaartuigen.

8.0.3. Benodigdheden worden als vluchtbenodigdheden beschouwd vanaf het ogenblik dat ze identificeerbaar zijn als leveringen die aan boord van een luchtvaartuig moeten worden gebracht voor gebruik, consumptie of aankoop door passagiers of bemanningsleden tijdens de vlucht.

▼M9

8.0.4. De lijst van verboden voorwerpen in vluchtbenodigdheden is dezelfde als die in aanhangsel 4-C.

▼B

8.1. BEVEILIGINGSCONTROLES

8.1.1. **Beveiligingscontroles — algemene bepalingen**

8.1.1.1. Vluchtbenodigdheden worden aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens ze in een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone worden binnengebracht, tenzij:

- a) een luchtvaartmaatschappij die deze benodigdheden aan haar eigen luchtvaartuig levert, de benodigdheden aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en ze vanaf het ogenblik van deze controles tot de levering aan het luchtvaartuig beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden, of
- b) een erkend leverancier de benodigdheden aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en ze vanaf het ogenblik van deze controles tot de aankomst in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone of, indien van toepassing, tot de levering aan de luchtvaartmaatschappij of een andere erkend leverancier beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden, of
- c) een bekend leverancier de benodigdheden aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en ze vanaf het ogenblik van deze controles tot de levering aan de luchtvaartmaatschappij of aan een erkend leverancier beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden.

8.1.1.2. Indien van een erkend of bekend leverancier ontvangen vluchtbenodigdheden tekenen van manipulatie vertonen of indien er redenen zijn om aan te nemen dat deze vluchtbenodigdheden niet beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat de controle werd uitgevoerd, worden ze aan een beveiligingsonderzoek onderworpen.

8.1.1.3. Beveiligingscontroles van vluchtbenodigdheden zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

8.1.2. **Beveiligingsonderzoeken**

8.1.2.1. Bij de middelen of methoden voor beveiligingsonderzoeken van vluchtbenodigdheden moet rekening worden gehouden met de aard van de benodigdheden; deze middelen en methoden moeten bovendien volstaan om redelijkerwijs te garanderen dat geen verboden voorwerpen in de benodigdheden zijn verborgen.

▼B

8.1.2.2. Beveiligingsonderzoeken van vluchtbenodigdheden zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

8.1.3. **Goedkeuring van erkend leveranciers**

8.1.3.1. Erkend leveranciers worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

De goedkeuring als erkend leverancier geldt voor een bepaalde locatie.

Een entiteit die zorgt voor de beveiligingscontroles overeenkomstig punt 8.1.5 en vluchtbenodigdheden rechtstreeks aan luchtvaartuigen levert, moet worden goedgekeurd als erkend leverancier. Dit geldt niet voor een luchtvaartmaatschappij welke die beveiligingscontroles zelf uitvoert en alleen aan haar eigen luchtvaartuigen vluchtbenodigdheden levert.

8.1.3.2. De bevoegde autoriteit van elke lidstaat legt in haar nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, zoals vermeld in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008, de verantwoordelijkheden vast voor de tenuitvoerlegging van de volgende procedure inzake de goedkeuring van erkend leveranciers:

a) de entiteit vraagt de status van erkend leverancier aan bij de bevoegde autoriteit van de lidstaat waarin de entiteit is gevestigd.

De aanvrager moet een beveiligingsprogramma indienen bij de desbetreffende bevoegde autoriteit. In dat programma moet vermeld zijn welke methoden en procedures door de leverancier moeten worden gevolgd om aan de eisen van punt 8.1.5 te voldoen. In het programma is ook beschreven hoe de leverancier toezicht zal houden op de naleving van deze methoden en procedures.

De aanvrager moet ook de in aanhangsel 8-A opgenomen „Verbintenisverklaring — Erkend leverancier van vluchtbenodigdheden” indienen. Deze verklaring moet worden ondertekend door de wettelijke vertegenwoordiger of door de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging.

De ondertekende verbintenisverklaring wordt bewaard door de desbetreffende bevoegde autoriteit.

b) De bevoegde autoriteit of ►**M11** een EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur ◀ die namens deze autoriteit optreedt, onderzoekt het beveiligingsprogramma en voert een controle ter plaatse van de gespecificeerde locaties uit teneinde na te gaan of de aanvrager voldoet aan de eisen van punt 8.1.5.

c) Als de bevoegde autoriteit genoeg neemt met de krachtens de punten a) en b) verstrekte informatie, kan zij de leverancier voor specifieke locaties als erkend leverancier goedkeuren. Als de autoriteit geen genoeg neemt met die informatie, deelt zij de redenen daarvoor onverwijld mee aan de entiteit die om goedkeuring als erkend leverancier heeft gevraagd.

8.1.3.3. Een erkend leverancier moet geregeld, en uiterlijk om de vijf jaar opnieuw worden goedgekeurd. Dit omvat een controle ter plaatse om na te gaan of de erkend leverancier nog steeds voldoet aan de eisen van punt 8.1.5.

Een inspectie op de terreinen en in de gebouwen van de erkend leverancier door de bevoegde autoriteit, overeenkomstig haar nationaal kwaliteitscontroleprogramma, kan als een controle ter plaatse worden beschouwd voor zover ze betrekking heeft op alle eisen van punt 8.1.5.

8.1.3.4. Als de bevoegde autoriteit er niet langer van overtuigd is dat de erkend leverancier aan de eisen van punt 8.1.5 voldoet, trekt zij de status van erkend leverancier voor de gespecificeerde locaties in.

8.1.3.5. Onverminderd het recht van elke lidstaat om strengere maatregelen toe te passen overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 300/2008, wordt een overeenkomstig punt 8.3.1 goedgekeurde erkend leverancier in alle lidstaten erkend.

▼B**8.1.4. Aanwijzing van bekend leveranciers**

- 8.1.4.1. Een entiteit die zorgt voor de beveiligingsonderzoeken overeenkomstig punt 8.1.5.1 en die vluchtbenodigdheden levert, zij het niet rechtstreeks aan luchtvaartuigen, moet door het bedrijf waaraan zij levert, worden aangeduid als bekend leverancier. Dit geldt niet voor een erkend leverancier.

▼M9

- 8.1.4.2. Om als bekend leverancier te worden aangeduid, moet de entiteit de in aanhangsel 8-B opgenomen „Verbintenisverklaring — bekend leverancier van vluchtbenodigdheden” indienen bij elk bedrijf waaraan zij levert. Deze verklaring moet worden ondertekend door de wettelijke vertegenwoordiger.

De ondertekende verklaring wordt bij wijze van validering bewaard door het bedrijf waaraan de bekende leverancier levert.

▼B

- 8.1.4.3. Als geen leveringen plaatsvinden binnen een periode van twee jaar, vervalt de status van bekend leverancier.
- 8.1.4.4. Als de bevoegde autoriteit of het bedrijf waaraan de bekend leverancier levert er niet langer van overtuigd is dat de bekend leverancier voldoet aan de eisen van punt 8.1.5.1, trekt het desbetreffende bedrijf de status van bekend leverancier in.

▼M9**8.1.5. Beveiligingscontroles die moeten worden uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij, een erkend leverancier of een bekende leverancier**

- 8.1.5.1. Luchtvaartmaatschappijen, erkend leveranciers en bekende leveranciers van vluchtbenodigdheden:

- a) een persoon aanstelt die binnen de onderneming verantwoordelijk is voor beveiliging, en
- b) ervoor zorgt dat personen met toegang tot vluchtbenodigdheden een algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.7 alvorens toegang te krijgen tot die benodigdheden, en
- c) verhindert dat onbevoegden toegang krijgen tot hun terreinen, gebouwen en vluchtbenodigdheden, en
- d) redelijkerwijs garandeert dat geen verboden voorwerpen verborgen zijn in de vluchtbenodigdheden, en
- e) brengen manipulatieaantonende zegels aan op alle voertuigen en/of containers waarin vluchtbenodigdheden worden vervoerd en/of zorgen voor fysieke beveiliging van deze voertuigen en/of containers.

Punt e) is niet van toepassing tijdens vervoer aan de luchtzijde.

- 8.1.5.2. Als een bekende leverancier een beroep doet op een andere onderneming die geen bekende leverancier is voor het vervoer van benodigdheden voor een luchtvaartmaatschappij of erkend leverancier, zorgt de bekende leverancier ervoor dat alle in punt 8.1.5.1 vermelde beveiligingscontroles worden toegepast.
- 8.1.5.3. Met betrekking tot de beveiligingscontroles die door luchtvaartmaatschappijen en erkend leveranciers moeten worden uitgevoerd, gelden tevens de aanvullende bepalingen die zijn vastgesteld in een afzonderlijk besluit van de Commissie.

▼B**8.2. BESCHERMING VAN VLUCHTBENODIGDHEDEN**

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de bescherming van vluchtbenodigdheden zijn vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

▼M1**8.3. AANVULLENDE BEPALINGEN MET BETREKKING TOT DE BEVEILIGING VAN LAG'S EN MANIPULATIEAANTONENDE TASSEN DIE BESTEMD ZIJN OM ALS VLUCHTBENODIGDHEDEN TE WORDEN GEBRUIKT**

1. Manipulatieaantonende tassen die bestemd zijn om als vluchtbenodigdheden te worden gebruikt, worden geleverd in een manipulatieaantonende verpakking aan de luchtzijde van een luchthaven of aan een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone.

▼M1

2. Vanaf de eerste inontvangstneming van de LAG's en manipulatie-aantonende tassen aan de luchtzijde of in een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone tot de verkoop ervan aan boord van het luchtvaartuig, worden de LAG's en manipulatie-aantonende tassen beveiligd tegen manipulatie door onbevoegden.
3. Gedetailleerde bepalingen voor de aanvullende bepalingen met betrekking tot de beveiliging van LAG's en manipulatieaantonende tassen die bestemd zijn om als vluchtbenodigdheden te worden gebruikt, zijn vastgesteld in een afzonderlijk besluit.

▼B**AANHANGSEL 8-A****VERBINTENISVERKLARING***ERKEND LEVERANCIER VAN VLUCHTBENODIGDHEDEN*

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en de uitvoeringsbepalingen daarvan,

verklaar ik dat,

- voor zover ik weet, de informatie in het beveiligingsprogramma van de onderneming correct en nauwkeurig is;
- de in dit beveiligingsprogramma uiteengezette praktijken en procedures blijvend zullen worden toegepast op alle locaties waarop het programma betrekking heeft;
- dit beveiligingsprogramma zal worden bijgestuurd en aangepast om te voldoen aan alle relevante toekomstige wijzigingen van de EG-wetgeving, tenzij [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] ervan in kennis stelt dat hij niet langer rechtstreeks vluchtbenodigdheden aan luchtvaartuigen wenst te leveren (en dus niet langer handel wenst te drijven als erkend leverancier);
- [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] schriftelijk in kennis stelt van:
 - a) kleine wijzigingen van het beveiligingsprogramma, zoals de naam van het bedrijf, de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiligings- of de contactgegevens, en dit binnen uiterlijk tien werkdagen, en
 - b) geplande grote wijzigingen, zoals nieuwe onderzoeksprocedures, grote bouwwerken die een invloed kunnen hebben op de naleving van de relevante EG-wetgeving of wijzigingen van de locatie/het adres, en dit minstens 15 werkdagen vóór het begin van de geplande wijziging.
- [naam van de onderneming] volledig zal meewerken met alle inspecties, voor zover vereist, en toegang zal verlenen tot alle door de inspecteurs gevraagde documenten, teneinde de overeenstemming met de relevante EG-wetgeving te garanderen;
- [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] in kennis stelt van ernstige inbreuken op de beveiliging en van verdachte omstandigheden die relevant zijn voor de beveiliging van vluchtbenodigdheden, met name pogingen om verboden voorwerpen in vluchtbenodigdheden te verbergen;

▼M9

- [naam van de onderneming] ervoor zorgt dat alle relevante personeelsleden een passende opleiding krijgen overeenkomstig hoofdstuk 11 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 en zich bewust zijn van hun beveiligingsverantwoordelijkheden in het kader van het beveiligingsprogramma van de onderneming, en

▼B

- [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] schriftelijk op de hoogte brengt wanneer deze:
 - a) niet langer handel drijft;
 - b) niet langer vluchtbenodigdheden rechtstreeks aan luchtvaartuigen levert, of
 - c) niet langer kan voldoen aan de eisen van de relevante EG-wetgeving.

Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Naam:

Functie in het bedrijf:

Datum:

Handtekening:

▼ **M9****AANHANGSEL 8-B****VERBINTENISVERKLARING***BEKENDE LEVERANCIER VAN VLUCHTBENODIGDHEDEN*

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 300/2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en de uitvoeringsbepalingen daarvan,

verklaar ik dat

— [naam van de onderneming]

- a) een persoon aanstelt die binnen de onderneming verantwoordelijk is voor beveiliging, en

▼ **M17**

- b) ervoor zorgt dat personen met toegang tot vluchtbepoedigheden een algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.7 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 alvorens toegang te krijgen tot die bepooedigheden, en er bovendien voor zorgt dat personen die screenings van vluchtbepoedigheden uitvoeren een opleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.3.3 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 en dat de personen die andere beveiligingsonderzoeken van vluchtbepoedigheden uitvoeren een opleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.3.10 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010, en

▼ **M9**

- c) verhindert dat onbevoegden toegang krijgen tot hun terreinen, gebouwen en vluchtbepoedigheden, en
- d) garandeert dat geen verboden voorwerpen verborgen zijn in de vluchtbepoedigheden, en
- e) manipulatieaantonende zegels aanbrengt op alle voertuigen en/of containers waarin vluchtbepoedigheden worden vervoerd en/of zorgt voor fysieke beveiliging van deze voertuigen en/of containers (dit punt is niet van toepassing tijdens vervoer aan de luchtzijde).

Als [naam van de onderneming] voor het vervoer van bepooedigheden een beroep doet op een andere onderneming die geen bekende leverancier is van de luchtvaartmaatschappij of de erkend leverancier, zorgt [naam van de onderneming] ervoor dat alle hierboven vermelde beveiligingscontroles worden toegepast.

- [naam van de onderneming] verleent volledige medewerking met alle inspecties, voor zover vereist, en verleent toegang tot alle door de inspecteurs gevraagde documenten, teneinde de naleving te garanderen;
- [naam van de onderneming] [naam van de luchtvaartmaatschappij of de erkend leverancier aan wie zij vluchtbepoedigheden levert] in kennis stelt van ernstige inbreuken op de beveiliging en van verdachte omstandigheden die relevant zijn voor de beveiliging van vluchtbepoedigheden, met name pogingen om verboden voorwerpen in vluchtbepoedigheden te verbergen;
- [naam van de onderneming] ervoor zorgt dat alle relevante personeelsleden een opleiding krijgen overeenkomstig hoofdstuk 11 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 en zich bewust zijn van hun beveiligingsverantwoordelijkheden, en
- [naam van de onderneming] [de luchtvaartmaatschappij of de erkend leverancier aan wie zij vluchtbepoedigheden levert] ervan in kennis stelt als zij:
 - a) niet langer handel drijft, of
 - b) niet langer kan voldoen aan de eisen van de relevante EU-wetgeving.

Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Wettelijke vertegenwoordiger

Naam:

Datum:

Handtekening:

▼ B**9. LUCHTHAVENBENODIGDHEDEN****9.0. ALGEMENE BEPALINGEN**

9.0.1. Tenzij anders vermeld, of tenzij een autoriteit of entiteit de beveiligingsonderzoeken uitvoert, zorgt de luchthavenexploitant voor de tenuitvoerlegging van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen.

9.0.2. Voor de toepassing van dit hoofdstuk:

▼ M17

- a) betekent „luchthavenbenodigdheden” alle voorwerpen die bestemd zijn om te worden verkocht, gebruikt of ter beschikking gesteld, voor om het even welke doelen of activiteiten in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens, behalve „voorwerpen die door andere personen dan passagiers worden meegenomen”;

▼ B

- b) „bekend leverancier van luchthavenbenodigdheden”: een leverancier wiens procedures in voldoende mate aan de gemeenschappelijke beveiligingsregels en -normen beantwoorden om de levering van luchthavenbenodigdheden in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijk zones te kunnen toestaan.

9.0.3. Benodigdheden worden als luchthavenbenodigdheden beschouwd vanaf het ogenblik dat ze identificeerbaar zijn als benodigdheden die worden verkocht, gebruikt of ter beschikking gesteld in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens.

▼ M9

9.0.4. De lijst van verboden voorwerpen in luchthavenbenodigdheden is dezelfde als die in aanhangsel 4-C.

▼ B**9.1. BEVEILIGINGSCONTROLES****9.1.1. Beveiligingscontroles — algemene bepalingen****▼ M9**

9.1.1.1. Luchthavenbenodigdheden worden aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens ze in een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone worden toegelaten, tenzij:

- a) een luchthavenexploitant de benodigdheden die hij aan zijn eigen luchthaven levert, aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en deze benodigdheden vanaf het ogenblik van deze controles tot de levering in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden, of

▼ M17

- b) een bekende leverancier of erkend leverancier de benodigdheden aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en ze vanaf het ogenblik van deze controles tot de levering in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden.

▼ B

9.1.1.2. Luchthavenbenodigdheden die afkomstig zijn uit de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone kunnen worden vrijgesteld van de beveiligingscontroles.

9.1.1.3. Indien van een bekend leverancier ontvangen luchthavenbenodigdheden tekenen van manipulatie vertonen of indien er redenen zijn om aan te nemen dat deze luchthavenbenodigdheden niet beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat de beveiligingscontroles werd uitgevoerd, worden ze gescreend.

9.1.1.4. Bij levering aan de winkel in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone voert het winkelpersoneel een visuele controle van de luchthavenbenodigdheden uit om na te gaan of ze geen tekenen van manipulatie vertonen.

9.1.2. Beveiligingsonderzoeken

▼B

- 9.1.2.1. Bij de middelen of methoden voor beveiligingsonderzoeken van luchthavenbenodigdheden moet rekening worden gehouden met de aard van de benodigdheden; deze middelen en methoden moeten bovendien volstaan om redelijkerwijs te garanderen dat geen verboden voorwerpen in de benodigdheden zijn verborgen.
- 9.1.2.2. Beveiligingsonderzoeken van luchthavenbenodigdheden zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.
- 9.1.3. **Aanwijzing van bekend leveranciers**
- 9.1.3.1. Een entiteit die zorgt voor de beveiligingscontroles overeenkomstig punt 9.1.4 en luchthavenbenodigdheden levert, wordt door de luchthavenexploitant aangewezen als bekend leverancier.

▼M9

- 9.1.3.2. Om als bekende leverancier te worden aangeduid, moet de entiteit de in aanhangsel 9-A opgenomen „Verbintenisverklaring — Bekende leverancier van luchthavenbenodigdheden” indienen bij de luchthavenexploitant. Deze verklaring moet worden ondertekend door de wettelijke vertegenwoordiger.

De ondertekende verklaring wordt bij wijze van validering door de luchthavenexploitant bewaard.

▼B

- 9.1.3.3. Als geen leveringen plaatsvinden binnen een periode van twee jaar, verstrijkt de status van bekend leverancier.
- 9.1.3.4. Als de bevoegde autoriteit of de luchthavenexploitant er geen genoegen meer mee neemt dat de bekend leverancier aan de eisen van punt 9.1.4 voldoet, trekt de luchthavenexploitant de status van bekend leverancier in.

▼M9

- 9.1.4. **Beveiligingscontroles die moeten worden uitgevoerd door bekende leveranciers of luchthavenexploitanten**

Een bekende leverancier van vluchtbenodigdheden of een luchthavenexploitant die luchthavenbenodigdheden aan een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone levert:

- a) een persoon aanstelt die binnen de onderneming verantwoordelijk is voor beveiliging, en
- b) ervoor zorgt dat personen met toegang tot luchthavenbenodigdheden een algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.7 alvorens toegang te krijgen tot die benodigdheden, en
- c) verhindert dat onbevoegden toegang krijgen tot hun terreinen, gebouwen en luchthavenbenodigdheden, en
- d) redelijkerwijs garandeert dat geen verboden voorwerpen verborgen zijn in de luchthavenbenodigdheden, en
- e) brengt manipulatieaantonende zegels aan op alle voertuigen en/of containers waarin luchthavenbenodigdheden worden vervoerd.

▼ M9

Punt e) is niet van toepassing tijdens vervoer aan de luchtzijde.

Als een bekende leverancier voor het vervoer van benodigdheden naar de luchthaven een beroep doet op een andere onderneming die geen bekende leverancier is van de luchthavenexploitant, zorgt de bekende leverancier ervoor dat alle in dit punt vermelde beveiligingscontroles worden toegepast.

▼ B9.2. **BESCHERMING VAN LUCHTHAVENBENODIGDHEDEN**

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de bescherming van luchthavenbenodigdheden zijn vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

▼ M19.3. **AANVULLENDE BEPALINGEN MET BETREKKING TOT DE LEVERING VAN LAG'S EN MANIPULATIEAANTONENDE TASSEN**

1. Manipulatieaantonende tassen worden geleverd in een manipulatieaantonende verpakking aan de luchtzijde van een luchthaven, voorbij het punt waarop de instapkaarten worden gecontroleerd, of aan een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone.
2. Vanaf de eerste inontvangstneming van de LAG's en manipulatieaantonende tassen aan de luchtzijde of in een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone tot de verkoop ervan in het verkooppunt, worden de LAG's en manipulatieaantonende tassen beveiligd tegen manipulatie door onbevoegden.
3. Gedetailleerde bepalingen voor de aanvullende bepalingen met betrekking tot de beveiliging van LAG's en manipulatieaantonende tassen zijn vastgesteld in een afzonderlijk besluit.

▼ M9**AANHANGSEL 9-A****VERBINTENISVERKLARING***BEKENDE LEVERANCIER VAN LUCHTHAVENBENODIGDHEDEN*

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 300/2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en de uitvoeringsbepalingen daarvan,

verklaar ik dat

— [naam van de onderneming]

- a) een persoon aanstelt die binnen de onderneming verantwoordelijk is voor beveiliging, en

▼ M17

- b) ervoor zorgt dat personen met toegang tot luchthavenbenodigdheden een algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.7 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 alvorens toegang te krijgen tot die benodigdheden en er bovendien voor zorgt dat personen die screenings van luchthavenbenodigdheden uitvoeren een opleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.3.3 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 en dat de personen die andere beveiligingsonderzoeken van luchthavenbenodigdheden uitvoeren een opleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.3.10 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010, en

▼ M9

- c) verhindert dat onbevoegden toegang krijgen tot hun terreinen, gebouwen en luchthavenbenodigdheden, en
- d) redelijkerwijs garandeert dat geen verboden voorwerpen verborgen zijn in de luchthavenbenodigdheden, en
- e) manipulatieaantonende zegels aanbrengt op alle voertuigen en/of containers waarin luchthavenbenodigdheden worden vervoerd en/of zorgt voor fysieke beveiliging van deze voertuigen en/of containers (dit punt is niet van toepassing tijdens vervoer aan de luchtzijde);

▼ M9

Als [naam van de onderneming] voor het vervoer van benodigdheden een beroep doet op een andere onderneming die geen bekende leverancier is van de luchthavenexploitant, zorgt [naam van de onderneming] ervoor dat alle hierboven vermelde beveiligingscontroles worden uitgevoerd.

- [naam van de onderneming] verleent volledige medewerking met alle inspecties, voor zover vereist, en verleent toegang tot alle door de inspecteurs gevraagde documenten, teneinde de naleving te garanderen;
- [naam van de onderneming] stelt [naam van de luchthavenexploitant] in kennis van ernstige inbreuken op de beveiliging en van verdachte omstandigheden die relevant zijn voor de beveiliging van luchthavenbenodigdheden, met name pogingen om verboden voorwerpen in luchthavenbenodigdheden te verbergen;
- [naam van de onderneming] ervoor zorgt dat alle relevante personeelsleden een opleiding krijgen overeenkomstig hoofdstuk 11 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 en zich bewust zijn van hun beveiligingsverantwoordelijkheden, en
- [naam van de onderneming] brengt [de luchthavenexploitant] op de hoogte wanneer zij:
 - a) niet langer handel drijft, of
 - b) niet langer kan voldoen aan de eisen van de relevante EU-wetgeving.

Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Wettelijke vertegenwoordiger

Naam:

Datum:

Handtekening:

▼ B**10. BEVEILIGINGSMAATREGELEN TIJDENS DE VLUCHT**

De verordening voorziet niet in bepalingen op dit gebied.

11. INDIENSTNAME EN OPLEIDING VAN PERSONEEL**11.0. ALGEMENE BEPALINGEN**

- 11.0.1. De autoriteit, luchthavenexploitant, luchtvaartmaatschappij of entiteit die personen inzet die de maatregelen van het in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart uitvoeren of verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan, zorgt ervoor dat deze personen voldoen aan de in dit hoofdstuk uiteengezette normen.
- 11.0.2. Met het oog op de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder „certificering” verstaan: een formele beoordeling en bevestiging door of namens de bevoegde autoriteit waaruit blijkt dat de persoon in kwestie met succes de relevante opleiding heeft gevolgd en over de nodige vaardigheden beschikt om de hem toegewezen taken op een aanvaardbaar niveau uit te voeren.
- 11.0.3. Met het oog op de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder „verblijfplaats” verstaan: het land waarin de desbetreffende persoon gedurende minstens zes maanden heeft gewoond, en onder „onderbreking” in het onderwijs of de loopbaan: elke onderbreking van meer dan 28 dagen.
- 11.0.4. Bij het beoordelen van de opleidingsbehoeften in het kader van dit hoofdstuk kan rekening worden gehouden met de vaardigheden die vóór de indienstname zijn verworven.

▼ M11

▼B

11.1. WERVING

- 11.1.1. Personen die in dienst zijn genomen om beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles of andere beveiligingscontroles in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones uit te voeren of die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering daarvan, moeten met succes een achtergrondonderzoek hebben doorstaan.
- 11.1.2. Personen die in dienst zijn genomen om beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles of andere beveiligingscontroles in andere dan om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones uit te voeren of die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering daarvan, moeten met succes een achtergrondonderzoek of aan de indienstname voorafgaande controle hebben doorstaan. Tenzij anders vermeld in deze verordening, bepaalt de bevoegde autoriteit overeenkomstig de toepasselijke nationale regels of al dan niet een achtergrondonderzoek of aan de indienstname voorafgaande controle moet worden uitgevoerd.
- 11.1.3. Overeenkomstig de communautaire en nationale regels omvat een achtergrondonderzoek ten minste:
- a) het vaststellen van de identiteit van de betrokken persoon op basis van schriftelijke bewijsstukken;
 - b) een controle van het strafregister ten aanzien van alle verblijfplaatsen van de betrokken persoon in ten minste de afgelopen vijf jaar, en
 - c) de opleiding en de loopbaan van de betrokken persoon in de afgelopen vijf jaar, alsmede eventuele onderbrekingen in deze opleiding en loopbaan.
- 11.1.4. Overeenkomstig de communautaire en nationale regels omvat een aan de indienstname voorafgaande controle ten minste:
- a) het vaststellen van de identiteit van de betrokken persoon op basis van schriftelijke bewijsstukken;
 - b) de opleiding en de loopbaan van de betrokken persoon in de afgelopen vijf jaar, alsmede eventuele onderbrekingen in deze opleiding en loopbaan, en
 - c) een door de betrokken persoon ondertekende verklaring waarin zijn eventuele criminele antecedenten in al zijn verblijfplaatsen in ten minste de afgelopen vijf jaar in detail wordt toelicht.

▼M17

- 11.1.5. Alvorens een persoon een beveiligingsopleiding volgt waarbij hij toegang krijgt tot informatie die niet publiek toegankelijk is, dient een achtergrondonderzoek of aan de indienstname voorafgaande controle te zijn afgerond. Het achtergrondonderzoek wordt regelmatig, en ten minste om de vijf jaar, herhaald.

▼B

- 11.1.6. Voor alle personen die in het kader van de punten 11.1.1 en 11.1.2 in dienst worden genomen, omvat de procedure voor indienstname minstens een schriftelijke sollicitatie en een gesprek, teneinde een eerste beoordeling van hun vaardigheden te maken.
- 11.1.7. Personen die in dienst worden genomen om beveiligingscontroles uit te voeren, moeten mentaal en fysiek in staat zijn om de hun toegewezen taken effectief uit te voeren en worden bij het begin van het wervingsproces gewezen op de aard van deze eisen.
- Deze vaardigheden worden tijdens het wervingsproces en vóór de voltooiing van een proefperiode beoordeeld.
- 11.1.8. De wervingsgegevens, inclusief de resultaten van testonderzoeken, van personen die op basis van de punten 11.1.1 en 11.1.2 in dienst zijn genomen dienen ten minste voor de duur van hun contract bewaard te worden in een personeelsdossier.
- 11.2. OPLEIDING
- 11.2.1. **Algemene opleidingseisen**
- 11.2.1.1. Personen moeten met succes de relevante opleiding hebben gevolgd alvorens toestemming te krijgen om zonder toezicht beveiligingsonderzoeken uit te voeren.

▼B

11.2.1.2. De opleiding van personen die de in de punten 11.2.3.1 tot en met 11.2.3.5 en punt 11.2.4 vermelde taken uitvoeren, omvat een theoretisch en een praktisch gedeelte en een training op de werkvloer.

11.2.1.3. De inhoud van de cursussen wordt door de bevoegde autoriteit gespecificeerd of goedgekeurd alvorens:

- a) een instructeur een krachtens Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan vereiste opleiding geeft, of
- b) computerondersteund onderwijs wordt gebruikt om tegemoet te komen aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

Computerondersteund onderwijs mag met of zonder de ondersteuning van een instructeur of begeleider worden gebruikt.

11.2.1.4. De opleidingsgegevens van alle opgeleide personen dienen ten minste voor de duur van hun contract bewaard te worden.

11.2.2. Basisopleiding

De basisopleiding van personen die de in de punten 11.2.3.1, 11.2.3.4, 11.2.3.5, 11.2.4, 11.2.5 en 11.5 vermelde taken uitvoeren, moet resulteren in de volgende vaardigheden:

- a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;
- b) kennis van het juridisch kader met betrekking tot de luchtvaartbeveiliging;
- c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingscontroles uitvoeren;
- d) kennis van procedures voor toegangcontrole;
- e) kennis van de identiteitskaartsystemen die op de luchthaven worden gebruikt;
- f) kennis van de procedures om personen staande te houden en van de omstandigheden waarin personen staande moeten worden gehouden of aangegeven;
- g) kennis van de aangifteprocedures;
- h) de vaardigheid om verboden voorwerpen te identificeren;
- i) de vaardigheid om passend te reageren op beveiligingsgerelateerde incidenten;
- j) kennis van de wijze waarop menselijk gedrag en de reacties daarop de beveiligingsprestaties kunnen beïnvloeden, en
- k) het vermogen om duidelijk en overtuigend te communiceren.

11.2.3. Specifieke opleiding voor personen die beveiligingscontroles uitvoeren

11.2.3.1. De specifieke opleiding voor personen die beveiligingscontroles van personen, handbagage, meegenomen voorwerpen en ruimbagage uitvoeren, moet resulteren in de volgende vaardigheden:

- a) inzicht in de configuratie van de beveiligingsopstelling en het verloop van het beveiligingsonderzoek;
- b) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen kunnen worden verborgen;
- c) het vermogen om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;
- d) kennis van de mogelijkheden en beperkingen van de gebruikte beveiligingsapparatuur of beveiligingsonderzoeksmethoden;

▼B

- e) kennis van noodprocedures;
en, indien de aan de persoon toegewezen taken dit vereisen:
- f) persoonlijke vaardigheden, met name de omgang met cultuurverschillen en met passagiers die de orde kunnen verstoren;
- g) kennis van fouilleringstechnieken;
- h) de vaardigheid om te fouilleren op een niveau dat redelijkerwijs garandeert dat verborgen verboden voorwerpen worden ontdekt;
- i) kennis van vrijstellingen van beveiligingsonderzoeken en bijzondere beveiligingsprocedures;
- j) de vaardigheid om de gebruikte beveiligingsapparatuur te bedienen;
- k) de vaardigheid om de door de beveiligingsapparatuur voortgebrachte beelden correct te interpreteren, en
- l) kennis van beschermingseisen voor ruimbagage.

11.2.3.2. De opleiding van personen die beveiligingsonderzoeken van vracht en post uitvoeren, moet resulteren in de volgende vaardigheden:

- a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;
- b) kennis van de relevante wettelijke vereisten;
- c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingscontroles in de toeleveringsketen uitvoeren;
- d) de vaardigheid om verboden voorwerpen te identificeren;
- e) de vaardigheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;
- f) kennis van de mogelijkheden en beperkingen van de gebruikte beveiligingsapparatuur of beveiligingsonderzoekmethoden;
- g) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen verborgen kunnen worden;
- h) kennis van noodprocedures;
- i) kennis van beschermingseisen voor vracht en post;
en, indien de aan de persoon toegewezen taken dit vereisen:
- j) kennis van vereisten voor beveiligingsonderzoeken van vracht en post, inclusief vrijstellingen en bijzondere beveiligingsprocedures;
- k) kennis van passende beveiligingsonderzoekmethoden voor verschillende soorten vracht en post;
- l) kennis van technieken om met de hand te zoeken;
- m) de vaardigheid om met de hand te zoeken op een niveau dat redelijkerwijs garandeert dat verborgen verboden voorwerpen worden ontdekt;
- n) de vaardigheid om de gebruikte beveiligingsapparatuur te bedienen;
- o) de vaardigheid om de door de beveiligingsapparatuur voortgebrachte beelden correct te interpreteren, en
- p) kennis van de transportvereisten.

11.2.3.3. De opleiding van personen die beveiligingsonderzoeken van bedrijfspost en -materiaal van luchtvaartmaatschappijen, vluchtbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden uitvoeren, moet resulteren in de volgende vaardigheden:

- a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;

▼B

- b) kennis van de relevante wettelijke vereisten;
 - c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingscontroles in de toeleveringsketen uitvoeren;
 - d) de vaardigheid om verboden voorwerpen te identificeren;
 - e) de vaardigheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;
 - f) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen kunnen worden verborgen;
 - g) kennis van noodprocedures;
 - h) inzicht in de mogelijkheden en beperkingen van de gebruikte beveiligingsapparatuur of beveiligingsonderzoeksmethoden;
en, indien de aan de persoon toegewezen taken dit vereisen:
 - i) kennis van technieken om met de hand te zoeken;
 - j) de vaardigheid om met de hand te zoeken op een niveau dat redelijkerwijs garandeert dat verborgen verboden voorwerpen worden ontdekt;
 - k) de vaardigheid om de gebruikte beveiligingsapparatuur te bedienen;
 - l) de vaardigheid om de door de beveiligingsapparatuur voortgebrachte beelden correct te interpreteren, en
 - m) kennis van de transporteisen.
- 11.2.3.4. De specifieke opleiding van personen die voertuigonderzoeken uitvoeren, moet resulteren in de volgende vaardigheden:
- a) kennis van de wettelijke eisen voor voertuigonderzoeken, inclusief vrijstellingen en bijzondere onderzoeksprocedures;
 - b) de vaardigheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;
 - c) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen kunnen worden verborgen;
 - d) kennis van noodprocedures;
 - e) kennis van technieken voor voertuigonderzoeken, en
 - f) de vaardigheid om voertuigonderzoeken uit te voeren op een niveau dat redelijkerwijs garandeert dat verborgen verboden voorwerpen worden ontdekt;
- 11.2.3.5. De specifieke opleiding van personen die instaan voor toegangscontroles op een luchthaven, bewaking en patrouilles, moet resulteren in de volgende vaardigheden:
- a) kennis van de wettelijke eisen inzake toegangscontroles, inclusief vrijstellingen en bijzondere beveiligingsprocedures;
 - b) kennis van de toegangscontrolesystemen die op de luchthaven worden gebruikt;
 - c) kennis van toegangsbewijzen, inclusief identiteitskaarten en voertuigpassen die toegang verlenen tot de luchtzijde, en het vermogen om die toegangsbewijzen te identificeren;
 - d) kennis van de procedures om patrouilles uit te voeren en om personen staande te houden en van de omstandigheden waarin personen staande moeten worden gehouden of moeten worden aangegeven;

▼B

- e) de vaardigheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;
 - f) kennis van noodprocedures, en
 - g) persoonlijke vaardigheden, met name de omgang met cultuurverschillen en met passagiers die de orde kunnen verstoren.
- 11.2.3.6. De opleiding van personen die beveiligingsdoorzoeken van luchtvaartuigen uitvoeren, moet resulteren in de volgende vaardigheden:
- a) kennis van de wettelijke eisen met betrekking tot beveiligingsdoorzoeken van luchtvaartuigen;
 - b) kennis van de configuratie van de types luchtvaartuigen die door de persoon in kwestie aan een beveiligingsdoorzoeking moeten worden onderworpen;
 - c) de vaardigheid om verboden voorwerpen te identificeren;
 - d) de vaardigheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;
 - e) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen verborgen kunnen worden, en
 - f) de vaardigheid om beveiligingsdoorzoeken van luchtvaartuigen uit te voeren op een niveau dat redelijkerwijs garandeert dat verborgen verboden voorwerpen worden ontdekt.
- 11.2.3.7. De opleiding van personen die betrokken zijn bij de bescherming van luchtvaartuigen, moet resulteren in de volgende vaardigheden:
- a) kennis van de manieren waarop luchtvaartuigen kunnen worden beschermd en toegang van onbevoegden tot het luchtvaartuig kan worden voorkomen;

▼M17

- b) kennis van de procedures voor het verzegelen van het luchtvaartuig, indien van toepassing op de op te leiden persoon;

▼B

- c) kennis van de identiteitskaartsystemen die op de luchthaven worden gebruikt;
 - d) kennis van de procedures om personen staande te houden en van de omstandigheden waarin personen staande moeten worden gehouden of moeten worden aangegeven, en
 - e) kennis van noodprocedures.
- 11.2.3.8. De opleiding van personen die betrokken zijn bij het controleren van de connectie tussen bagage en passagier, moet resulteren in de volgende vaardigheden:
- a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;
 - b) kennis van de relevante wettelijke vereisten;
 - c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingscontroles uitvoeren;
 - d) de vaardigheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;
 - e) kennis van noodprocedures;
 - f) kennis van de vereisten en de technieken met betrekking tot het controleren van de connectie tussen bagage en passagier, en
 - g) kennis van de vereisten inzake de bescherming van materiaal van luchtvaartmaatschappijen dat gebruikt wordt voor passagiers- en bagageafhandeling.

▼B

11.2.3.9. ►**M17** De opleiding van personen die andere beveiligingscontroles van vracht en post dan beveiligingsonderzoeken uitvoeren, moet resulteren in de volgende vaardigheden: ◀

- a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;
- b) kennis van de relevante wettelijke vereisten;
- c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingscontroles in de toeleveringsketen uitvoeren;
- d) kennis van de procedures om personen staande te houden en van de omstandigheden waarin personen staande moeten worden gehouden of moeten worden aangegeven;
- e) kennis van de aangifteprocedures;
- f) de vaardigheid om verboden voorwerpen te identificeren;
- g) de vaardigheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;
- h) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen verborgen kunnen worden;
- i) kennis van beschermingseisen voor vracht en post, en
- j) kennis van de transporteisen, indien van toepassing.

11.2.3.10. De opleiding van personen die andere beveiligingscontroles van bedrijfspost en -materiaal van luchtvaartmaatschappijen, vluchtbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden dan beveiligingsonderzoeken uitvoeren, moet resulteren in de volgende vaardigheden:

- a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;
- b) kennis van de relevante wettelijke vereisten;
- c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingsonderzoeken uitvoeren;
- d) kennis van de procedures om personen staande te houden en van de omstandigheden waarin personen staande moeten worden gehouden of moeten worden aangegeven;
- e) kennis van de aangifteprocedures;
- f) de vaardigheid om verboden voorwerpen te identificeren;
- g) de vaardigheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;
- h) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen verborgen kunnen worden;
- i) kennis van beschermingseisen voor bedrijfspost en -materiaal van luchtvaartmaatschappijen, vluchtbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden, voor zover van toepassing, en
- j) kennis van de transporteisen, indien van toepassing.

▼B**11.2.4. Specifieke opleiding voor personen die rechtstreeks toezicht houden op personen die beveiligingscontroles uitvoeren (supervisors)**

De specifieke opleiding van supervisors moet, naast de vaardigheden van de personen op wie toezicht wordt gehouden, resulteren in de volgende vaardigheden:

- a) kennis van de relevante wettelijke vereisten en de wijze waarop daaraan moet worden voldaan;
 - b) kennis van toezichthoudende taken;
 - c) kennis van interne kwaliteitscontrole;
 - d) de vaardigheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;
 - e) kennis van noodprocedures;
 - f) het vermogen als mentor op te treden, om training op de werkvloer te verzorgen en om anderen te motiveren;
- en, indien de aan de persoon toegewezen taken dit vereisen:
- g) kennis van conflictbeheer, en
 - h) inzicht in de mogelijkheden en beperkingen van de gebruikte beveiligingsapparatuur of beveiligingsonderzoekmethoden.

11.2.5. Specifieke opleiding voor personen die op nationaal of lokaal niveau de verantwoordelijkheid dragen om te garanderen dat een beveiligingsprogramma en de tenuitvoerlegging ervan aan alle wettelijke vereisten beantwoorden (beveiligingsmanagers)

De specifieke opleiding van beveiligingsmanagers moet resulteren in de volgende vaardigheden:

- a) kennis van de relevante wettelijke vereisten en de wijze waarop daaraan moet worden voldaan;
- b) kennis van interne, nationale, communautaire en internationale kwaliteitscontrole;
- c) het vermogen anderen te motiveren;
- d) inzicht in de mogelijkheden en beperkingen van de gebruikte beveiligingsapparatuur of beveiligingsonderzoekmethoden.

11.2.6. Opleiding van andere personen dan passagiers die onbegeleide toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones moeten krijgen

11.2.6.1. Andere personen dan passagiers die onbegeleide toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones moeten krijgen en die niet onder de punten 11.2.3 tot en met 11.2.5 en punt 11.5 vallen, moeten een beveiligingsbewustmakingstraining volgen alvorens een toegangsbewijs te krijgen die hun onbegeleid toegang verleent tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones. ► **M17** Om objectieve redenen mag de bevoegde autoriteit personen vrijstellen van deze opleidingsvereiste als hun toegang beperkt is tot zones in de terminal die toegankelijk zijn voor passagiers. ◀

11.2.6.2. De beveiligingsbewustmakingstraining moet resulteren in de volgende vaardigheden:

- a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;
- b) kennis van de relevante wettelijke vereisten;
- c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingsonderzoeken uitvoeren;

▼ B

- d) inzicht in de configuratie van de beveiligingsopstelling en het verloop van een beveiligingsonderzoek;
 - e) kennis van de relevante procedures voor toegangscontrole en beveiligingsonderzoeken;
 - f) kennis van de luchthavenidentiteitskaarten die op de luchthaven worden gebruikt;
 - g) kennis van de aangifteprocedures, en
 - h) de vaardigheid om passend te reageren op beveiligingsgerelateerde incidenten.
- 11.2.6.3. Elke persoon die een beveiligingsbewustmakingstraining volgt, moet aantonen dat hij inzicht heeft in alle onder punt 11.2.6.2 vermelde onderwerpen alvorens hem een toegangsbewijs wordt verleend om ongeleid toegang te krijgen tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

▼ M9**11.2.7. Opleiding van personen die behoefte hebben aan algemene beveiligingsbewustmaking**

De algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding moet resulteren in de volgende vaardigheden:

- a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;
- b) kennis van de relevante wettelijke eisen;
- c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging in hun werkomgeving, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingsonderzoeken uitvoeren;
- d) kennis van rapporteringsprocedures, en
- e) het vermogen om passend te reageren op beveiligingsgerelateerde incidenten.

Elke persoon die een algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding volgt, moet aantonen dat hij alle in dit punt vermelde punten begrijpt alvorens zijn taken op te nemen.

▼ M8**11.3. CERTIFICERING OF GOEDKEURING****11.3.1. Personen die de in de punten 11.2.3.1 tot en met 11.2.3.5 vermelde taken uitvoeren, moeten:**

- a) een eerste certificerings- of goedkeuringsprocedure doorlopen, en
- b) voor personen die röntgen- of EDS-apparatuur bedienen of beelden van beveiligingsscaners analyseren, minstens om de drie jaar opnieuw worden gecertificeerd, en
- c) voor alle andere personen: minstens om de vijf jaar opnieuw worden gecertificeerd of goedgekeurd.

▼ M17

Personen die de in punt 11.2.3.3 vermelde taken uitvoeren, kunnen van deze eisen worden vrijgesteld als zij alleen gemachtigd zijn om visuele controles en/of doorzoekingen met de hand/fouilleringen uit te voeren.

▼ M8**11.3.2. Personen die röntgen- of EDS-apparatuur bedienen of personen die beelden van beveiligingsscaners analyseren, moeten, in het kader van de procedure voor initiële certificering of goedkeuring, slagen in een gestandaardiseerde beeldinterpretatietest.****11.3.3. De procedure voor vernieuwde certificering of goedkeuring van personen die röntgen- of EDS-apparatuur bedienen of personen die beelden van beveiligingsscaners analyseren, omvat zowel de gestandaardiseerde beeldinterpretatietest als een beoordeling van hun operationele prestaties.**

▼ M8

- 11.3.4. Wanneer de vernieuwde certificering of goedkeuring niet binnen een redelijke termijn van normaliter hoogstens drie maanden met succes wordt voltooid, worden de bijbehorende beveiligingsrechten ingetrokken.
- 11.3.5. Voor alle gecertificeerde of goedgekeurde personen wordt minstens tijdens de duur van hun contract een certificerings- of goedkeuringsdossier bijgehouden.

▼ B

11.4. PERIODIEKE OPLEIDING

- 11.4.1. Personen die röntgen- of EDS-apparatuur bedienen, moeten een periodieke opleiding volgen die uit een beeldherkenningstraining en uit beeldherkenningstesten bestaat. Dit moet de vorm aannemen van:

- a) een opleiding in een leslokaal en/of computerondersteunend onderwijs, of
- b) een TIP-opleiding op de werkvloer, voor zover de gebruikte röntgen- of EDS-apparatuur gebruik maakt van een TIP-bibliotheek van minstens 6 000 beelden, zoals hieronder gespecificeerd, en de betrokken persoon minstens een derde van zijn werktijd met deze apparatuur werkt.

De testresultaten worden aan de betrokken persoon meegedeeld; ze worden ook geregistreerd en kunnen in overweging worden genomen als onderdeel van de procedure voor vernieuwde certificering of goedkeuring.

Bij opleidingen in een leslokaal en/of computerondersteunend onderwijs moeten de betrokken personen minstens zes uur per half jaar beeldherkenningstraining volgen of beeldherkenningstesten afleggen. Daarbij wordt gebruikgemaakt van een beeldbibliotheek van minstens 1 000 beelden, waarvan minstens 250 verschillende dreigingsvoorwerpen, inclusief beelden van onderdelen van dergelijke voorwerpen, waarbij elk voorwerp vanuit diverse standpunten is weergegeven. Tijdens de training en de testen wordt gebruikgemaakt van een onvoorspelbare selectie van beelden uit de bibliotheek.

Voor TIP-opleiding op de werkvloer wordt gebruikgemaakt van een beeldbibliotheek van minstens 6 000 beelden, waarvan minstens 1 500 verschillende dreigingsvoorwerpen, inclusief beelden van onderdelen van dergelijke voorwerpen, waarbij elk voorwerp vanuit diverse standpunten is weergegeven.

▼ M8

- 11.4.1.1. Personen die de beelden van beveiligingsscaners analyseren, moeten een periodieke opleiding volgen die uit een beeldherkenningstraining en uit beeldherkenningstesten bestaat. In elke periode van zes maanden wordt minstens zes uur opleiding gegeven in een leslokaal en/of via computerondersteunend onderwijs.

De testresultaten worden aan de betrokken persoon meegedeeld; ze worden ook geregistreerd en kunnen in overweging worden genomen als onderdeel van de procedure voor vernieuwde certificering of goedkeuring.

▼ B

- 11.4.2. Personen die onder punt 11.2, maar niet onder punt 11.4.1 vermelde taken uitvoeren, moeten een periodieke opleiding volgen die frequent genoeg plaatsvindt om te garanderen dat vaardigheden worden verworven en onderhouden overeenkomstig de ontwikkelingen op beveiligingsgebied.

De periodieke opleiding heeft betrekking op:

▼ M9

- a) bekwaamheden die tijdens de initiële basisopleiding en specifieke en beveiligingsbewustmakingsopleiding zijn verworven, en vindt minstens om de vijf jaar plaats of, wanneer de betrokkene zijn bekwaamheden gedurende meer dan zes maanden niet heeft gebruikt, vóór hij zijn beveiligingstaken weer opneemt, en

▼B

- b) nieuwe of uitgebreide vaardigheden, teneinde te garanderen dat personen die beveiligingscontroles uitvoeren of verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan, onmiddellijk bewust worden gemaakt van nieuwe dreigingen en worden gewezen op de betrokken wettelijke vereisten tegen de tijd dat deze moeten worden toegepast.

De vereisten onder a) gelden niet voor vaardigheden die zijn verworven tijdens specifieke opleidingen die niet meer vereist zijn voor de taken die aan de persoon in kwestie zijn toegewezen.

- 11.4.3. Voor alle opgeleide personen wordt minstens tijdens de duur van hun contract een dossier met de gevolgde periodieke opleidingen bewaard.

▼M11

11.5 KWALIFICATIES VAN INSTRUCTEURS

- 11.5.1. De bevoegde autoriteit houdt lijsten bij van gecertificeerde instructeurs die aan de eisen van punt 11.5.2 of 11.5.3 voldoen, of heeft toegang tot dergelijke lijsten.
- 11.5.2. Instructeurs moeten met succes een achtergrondonderzoek overeenkomstig punt 11.1.3 hebben doorstaan en moeten aantonen dat ze over relevante kwalificaties of kennis beschikken.
- 11.5.3. Instructeurs die in dienst zijn genomen of die in deze verordening gespecificeerde opleidingen hebben verstrekt vóór de inwerkingtreding van de verordening, moeten minstens aan de bevoegde autoriteit aantonen dat zij:

▼M17

- a) over de in punt 11.5.4 gespecificeerde kennis en vaardigheden beschikken, en

▼M11

- b) alleen opleidingen geven die door de bevoegde autoriteit zijn goedgekeurd overeenkomstig punt 11.2.1.3.

- 11.5.4. ►**M17** Om te worden gecertificeerd als een instructeur die gekwalificeerd is om de in de punten 11.2.3.1 tot en met 11.2.3.5 en de punten 11.2.4 (behalve de opleiding van supervisors die uitsluitend toezicht houden op de in de punten 11.2.3.6 tot en met 11.2.3.10 vermelde personen) en 11.2.5 gedefinieerde opleiding te verstrekken, moet een persoon kennis hebben van de werkomgeving op het relevante gebied van de luchtvaartbeveiliging en over kwalificaties en vaardigheden op de volgende gebieden beschikken: ◀

- a) educatieve technieken; en
- b) de beveiligingsaspecten die in de opleiding worden geleerd.

- 11.5.5. De bevoegde autoriteit verstrekt ofwel zelf opleiding voor instructeurs of keurt een lijst van geschikte cursussen voor beveiligingsopleiding goed en houdt deze bij. De bevoegde autoriteit zorgt ervoor dat instructeurs regelmatig opleiding krijgen en informatie ontvangen over ontwikkelingen op de relevante gebieden.

- 11.5.6. Als de bevoegde autoriteit er niet meer van overtuigd is dat de opleiding die door een gekwalificeerde instructeur wordt verstrekt tot de relevante vaardigheden leidt, trekt zij de goedkeuring van de desbetreffende cursus in, schorst zij de opleider of schrappt zij hem van de lijst van gekwalificeerde instructeurs.

11.6 EU-LUCHTVAARTBEVEILIGINGSVALIDERING

- 11.6.1. EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering is een gestandaardiseerd, gedocumenteerd, onpartijdig en objectief proces voor het verkrijgen en evalueren van bewijzen, teneinde na te gaan in welke mate de gevalideerde entiteit voldoet aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

11.6.2 EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering

- a) kan een voorwaarde zijn voor het verkrijgen of behouden van een rechtsstatus krachtens Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan;

▼ **M11**

- b) mag worden uitgevoerd door een bevoegde autoriteit of een als EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur goedgekeurde of als gelijkwaardig erkende validateur, overeenkomstig dit hoofdstuk;
- c) beoordeelt de beveiligingsmaatregelen die worden toegepast onder de verantwoordelijkheid van de gevalideerde entiteit of delen daarvan waarvoor de entiteit validering vraagt. Ze bestaat minstens uit:
 - 1) een evaluatie van de beveiligingsrelevante documentatie, inclusief het beveiligingsprogramma of gelijkwaardig programma van de gevalideerde entiteit, en
 - 2) een verificatie van de tenuitvoerlegging van de maatregelen ter beveiliging van de relevante activiteiten van de gevalideerde entiteit, inclusief een verificatie ter plaatse, tenzij anders vermeld;
- d) wordt erkend door alle lidstaten.

11.6.3. **Eisen voor de goedkeuring van EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs**

11.6.3.1. De lidstaten keuren EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs goed op basis van hun capaciteit tot conformiteitsbeoordeling. Dit betekent dat:

- a) zij onafhankelijk zijn van de gevalideerde sector, tenzij anders vermeld;
- b) hun personeel over passende bekwaamheid beschikt op het te valideren beveiligingsgebied en over methoden om die bekwaamheid op het in punt 11.6.3.5 vermelde niveau te houden; en
- c) de valideringsprocessen functioneel en passend zijn.

11.6.3.2. Voor zover relevant wordt bij de goedkeuring rekening gehouden met accreditatiecertificaten met betrekking tot de relevante geharmoniseerde normen, namelijk EN-ISO/IEC 17020, in plaats van de capaciteit tot conformiteitsbeoordeling opnieuw te evalueren.

11.6.3.3. Een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur kan een individu of een rechtspersoon zijn.

11.6.3.4. De overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad⁽¹⁾ opgerichte nationale accreditatie instantie kan worden gemachtigd om de conformiteitsbeoordelingscapaciteit van rechtspersonen te accrediteren, administratieve maatregelen ter zake vast te stellen en toezicht te houden op activiteiten voor EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering.

11.6.3.5. Elk individu dat EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringen uitvoert, moet over passende vaardigheden beschikken, een geschikte achtergrond hebben en

- a) worden onderworpen aan een achtergrondcontrole, overeenkomstig punt 11.1.3, die minstens om de vijf jaar wordt herhaald;
- b) op onpartijdige en objectieve wijze EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringen uitvoeren, begrijpen wat onafhankelijkheid betekent, en methoden toepassen om belangenconflicten met betrekking tot de gevalideerde entiteit te vermijden;

⁽¹⁾ PB L 218 van 13.8.2008, blz. 30.

▼ M11

c) beschikken over voldoende theoretische kennis en praktische ervaring op het gebied van kwaliteitscontrole en over de vaardigheden en persoonlijke kenmerken om bevindingen op te sporen, te registreren en te beoordelen op basis van een controlelijst, met name met betrekking tot:

- 1) beginselen, procedures en technieken voor toezicht op de naleving,
- 2) factoren die van invloed zijn op menselijke prestaties en toezicht,
- 3) de rol en bevoegdheden van de valideur, ook wat belangenconflicten betreft;

d) aantonen dat hij beschikt over passende vaardigheden door opleiding en/of een minimum aan werkervaring op de volgende gebieden:

- 1) de algemene luchtvaartbeveiligingsbeginselen van de luchtvaartbeveiligingsnormen van de EU en de ICAO;
- 2) specifieke normen met betrekking tot de gevalideerde activiteit en de wijze waarop ze worden toegepast op activiteiten;
- 3) beveiligingstechnologieën en -technieken die relevant zijn voor het valideringsproces;

e) periodieke opleidingen volgen met een frequentie die volstaat om te garanderen dat de aanwezige capaciteiten behouden blijven en nieuwe capaciteiten worden verworven, teneinde op de hoogte te blijven van nieuwe ontwikkelingen op het gebied van luchtvaartbeveiliging.

11.6.3.6. De bevoegde autoriteit verstrekt ofwel zelf opleiding voor EU-luchtvaartbeveiligingsvalideurs of keurt een lijst van geschikte cursussen voor beveiligingsopleiding goed en houdt deze bij.

11.6.3.7. Een lidstaat mag de erkenning van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur beperken tot valideringsactiviteiten die uitsluitend op het grondgebied van die lidstaat worden uitgevoerd namens de bevoegde autoriteit van die lidstaat. In dergelijke gevallen is de eis van punt 11.6.4.2 niet van toepassing.

11.6.3.8. De erkenning van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur verstrijkt na een periode van maximaal vijf jaar.

11.6.4. Erkenning en schrapping van EU-luchtvaartbeveiligingsvalideurs

11.6.4.1. Een EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur wordt pas als erkend beschouwd als zijn bijzonderheden zijn opgenomen in de ►**M17** EU- gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen ◀. Elke EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur ontvangt een bewijs van zijn status van of namens de bevoegde autoriteit. Voor de periode dat in de ►**M17** EU- gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen ◀ geen gegevens kunnen worden ingevoerd met betrekking tot EU-luchtvaartbeveiligingsvalideurs, deelt de bevoegde autoriteit de nodige gegevens van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur mee aan de Commissie, die deze ter beschikking stelt van alle lidstaten.

11.6.4.2. Erkende EU-luchtvaartbeveiligingsvalideurs worden erkend door alle lidstaten.

▼ **M11**

- 11.6.4.3. Als blijkt dat een EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur niet meer aan de in punt 11.6.3.1 en 11.6.3.5 vermelde eisen voldoet, trekken de bevoegde autoriteiten die de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur hebben goedgekeurd de goedkeuring in en schrappen zij de valideur uit de ►**M17** EU- gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen ◀.
- 11.6.4.4. Sectorverenigingen en onder hun bevoegdheid staande entiteiten die kwaliteitsborgingsprogramma's uitvoeren, kunnen als EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur worden goedgekeurd voor zover gelijkwaardige maatregelen van die programma's een onpartijdige en objectieve validering garanderen. De erkenning vindt plaats in samenwerking met de bevoegde autoriteiten van minstens twee lidstaten.
- 11.6.4.5. De valideringsactiviteiten die zijn uitgevoerd door autoriteiten of luchtvaartbeveiligingsvalideurs welke onder de jurisdictie vallen van en zijn erkend door een derde land of een internationale organisatie kunnen door de Commissie worden erkend als zij kan bevestigen dat deze activiteiten gelijkwaardig zijn aan een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering. Een lijst daarvan wordt bijgehouden in aanhangsel 6Fiii.
- 11.6.5. **Verslag van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering („het valideringsverslag”)**
- 11.6.5.1. De resultaten van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering worden vastgelegd in het valideringsverslag. Dit bevat ten minste:
- a) een volledige controlelijst, ondertekend door een EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur en, voor zover gevraagd, van gedetailleerd commentaar voorzien door de gevalideerde entiteit;
 - b) een door de gevalideerde entiteit ondertekende verbintenisverklaring, en
 - c) een verklaring van onafhankelijkheid ten opzichte van de gevalideerde entiteit, ondertekend door het individu dat de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering uitvoert.
- 11.6.5.2. De EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur gaat na in welke mate voldaan is aan de doelstellingen van de controlelijst en legt deze bevindingen vast in het passende deel van de controlelijst.
- 11.6.5.3. In de verbintenisverklaring verbindt de gevalideerde entiteit zich ertoe de activiteiten voort te zetten volgens de met succes gevalideerde exploitatienormen.
- 11.6.5.4. De gevalideerde entiteit mag verklaren akkoord te gaan met het in het valideringsverslag vastgestelde niveau van naleving of niet. Een dergelijke verklaring wordt een integrerend deel van het valideringsverslag.
- 11.6.5.5. De bladzijdenummering, de datum van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering en de parafering door de valideur en de gevalideerde entiteit op elke bladzijde bewijzen de volledigheid van het valideringsverslag.
- 11.6.5.6. Het verslag wordt in het Engels opgesteld en binnen een maand na de verificatie ter plaatse aan de bevoegde autoriteit, voor zover van toepassing, en de gevalideerde entiteit verstrekt.

▼M11**11.7 WEDERZIJDE ERKENNING VAN OPLEIDING**

- 11.7.1. Alle vaardigheden die door een persoon worden verworven om in één lidstaat te voldoen aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan, worden erkend in een andere lidstaat.

AANHANGSEL 11-A**ONAFHANKELIJKHEIDSVERKLARING — EU-LUCHTVAARTBEVEILIGINGSVALIDATEUR**

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

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

Naam van de persoon die de validering uitvoert:

Naam van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur:

Datum:

Handtekening:

▼B**12. BEVEILIGINGSAPPARATUUR****12.0. ALGEMENE BEPALINGEN**

- 12.0.1. De autoriteit, exploitant of entiteit die apparatuur gebruikt voor de tenuitvoerlegging van maatregelen waarvoor hij/zij verantwoordelijk is overeenkomstig het in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, neemt redelijke maatregelen om te garanderen dat deze apparatuur voldoet aan de in dit hoofdstuk uiteengezette normen.

De overeenkomstig Besluit 2001/844/EG, EGKS, Euratom ⁽¹⁾ gerubriceerde informatie wordt door de bevoegde autoriteit op „need to know”-basis ter beschikking van fabrikanten gesteld.

⁽¹⁾ PB L 317 van 3.12.2001, blz. 1.

▼ B

- 12.0.2. Alle beveiligingsapparatuur moet aan routinetests worden onderworpen.
- 12.1. METAALDETECTIEPOORTEN (WTMD)
- 12.1.1. **Algemene beginselen**
- 12.1.1.1. Metaaldetectiepoorten moeten in staat zijn om minstens bepaalde metalen voorwerpen, zowel afzonderlijk als in combinatie, te detecteren, waarbij een alarmsignaal dient te worden gegeven.
- 12.1.1.2. De detectie door een metaaldetectiepoort moet onafhankelijk zijn van de positie en oriëntatie van het metalen voorwerp.
- 12.1.1.3. Metaaldetectiepoorten moeten stevig zijn bevestigd aan een solide basis.
- 12.1.1.4. Metaaldetectiepoorten moeten een visuele indicator hebben die aangeeft of de apparatuur in werking is.
- 12.1.1.5. Het instrument voor het wijzigen van de detectie-instellingen van een metaaldetectiepoort moet beveiligd zijn en alleen toegankelijk zijn voor geautoriseerde personen.
- 12.1.1.6. Metaaldetectiepoorten moeten een visueel en een auditief alarmsignaal geven als metalen voorwerpen worden gedetecteerd, zoals bepaald in punt 12.1.1.1. Beide types alarmsignalen moeten op een afstand van twee meter kunnen worden waargenomen.
- 12.1.1.7. Het visuele alarmsignaal moet een aanduiding geven van de sterkte van het door de metaaldetectiepoort gedetecteerde signaal.
- 12.1.1.8. Metaaldetectiepoorten moeten zodanig geplaatst zijn dat ze niet worden beïnvloed door interferentiebronnen.

▼ M10

- 12.1.2. **Normen voor metaaldetectiepoorten**
- 12.1.2.1. Er zijn twee normen voor metaaldetectiepoorten. Gedetailleerde eisen met betrekking tot deze normen zijn vastgesteld in een afzonderlijk besluit van de Commissie.

▼ M17

- 12.1.2.2. Alle metaaldetectiepoorten die uitsluitend worden gebruikt voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken van personen die geen passagier zijn, moeten voldoen aan minstens norm 1.

▼ M10

- 12.1.2.3. Alle metaaldetectiepoorten die worden gebruikt voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken passagiers, moeten voldoen aan norm 2.

▼ B

- 12.1.3. **Aanvullende eisen voor metaaldetectiepoorten**
- Alle metaaldetectiepoorten waarvoor na 5 januari 2007 een installatiecontract is gesloten, moeten:
- een auditief en/of visueel signaal geven bij een bepaald percentage personen die door de metaaldetectiepoort lopen en die geen alarm overeenkomstig punt 12.1.1.1 hebben veroorzaakt. Het percentage moet kunnen worden ingesteld, en
 - het aantal aan een beveiligingsonderzoek onderworpen personen tellen, met uitzondering van de personen die in omgekeerde richting door de metaaldetectiepoort lopen, en
 - het aantal alarmsignalen tellen, en
 - het aantal alarmsignalen berekenen als een percentage van het aantal aan een beveiligingsonderzoek onderworpen personen.

▼B

- 12.2. DRAAGBARE METAALDETECTIEAPPARATUUR (HHMD)
- 12.2.1. Draagbare metaaldetectieapparatuur moet zowel ferro-metalen als non-ferrometalen kunnen detecteren. Detectie en identificatie van de plaats van een metalen voorwerp zal geschieden middels een alarm-sig-naal.
- 12.2.2. De bediening van de gevoeligheidsinstellingen van draagbare metaal-detectieapparatuur moet beveiligd zijn en alleen toegankelijk zijn voor geautoriseerde personen.
- 12.2.3. Wanneer de draagbare metaaldetectieapparatuur een metalen voor-werp detecteert, wordt een auditief alarmsig-naal in werking gesteld. Het alarmsig-naal moet op een afstand van 1 m kunnen worden waar-genomen.
- 12.2.4. De prestaties van de draagbare metaaldetectieapparatuur mogen niet worden beïnvloed door interferentiebronnen.
- 12.2.5. Draagbare metaaldetectieapparatuur moet een visuele indicator heb-ben die aangeeft of de apparatuur in werking is.
- 12.3. RÖNTGENAPPARATUUR
- Röntgenapparatuur moet beantwoorden aan de gedetailleerde eisen van een afzonderlijke beschikking van de Commissie.
- 12.4. EXPLOSIEVENDETECTIESYSTEMEN (EDS)
- 12.4.1. **Algemene beginselen**
- 12.4.1.1. Explosievendetectiesystemen moeten in staat zijn om gespecificeerde en hogere individuele hoeveelheden explosieven in bagage of andere zendingen te detecteren en daarbij een alarmsig-naal te geven.
- 12.4.1.2. De vorm, positie of oriëntatie van de explosieven mogen geen invloed hebben op de detectie.
- 12.4.1.3. Een explosievendetectiesysteem moet in de volgende gevallen een alarmsig-naal geven:
- als het explosieven detecteert, en
 - als het de aanwezigheid detecteert van een voorwerp dat verhin-dert dat explosieven worden gedetecteerd, en
 - als de inhoud van een stuk bagage of een zending een te hoge densiteit heeft om te worden geanalyseerd.

▼M7

- 12.4.2. **Normen voor EDS**
- 12.4.2.1. Er zijn drie normen voor EDS. Gedetailleerde eisen met betrekking tot deze normen zijn vastgesteld in een afzonderlijk besluit van de Commissie.
- 12.4.2.2. Alle EDS moeten aan norm 1 voldoen.
- 12.4.2.3. Norm 1 verstrijkt op 1 september 2012.
- 12.4.2.4. De bevoegde autoriteit mag toestemming geven om EDS van norm 1, die geïnstalleerd zijn tussen 1 januari 2003 en 1 september 2006, te blijven gebruiken tot uiterlijk 1 januari 2014.
- 12.4.2.5. Alle EDS die sinds 1 januari 2007 zijn geïnstalleerd, moeten voldoen aan norm 2, tenzij vóór 19 oktober 2006 een contract was gesloten om EDS van norm 1 te installeren.
- 12.4.2.6. Alle EDS moeten uiterlijk op 1 september 2012 aan norm 2 voldoen, tenzij punt 12.4.2.4 van toepassing is.
- 12.4.2.7. Norm 2 verstrijkt op 1 september 2020.
- 12.4.2.8. De bevoegde autoriteit mag toestemming geven om EDS van norm 2, die geïnstalleerd zijn tussen 1 januari 2011 en 1 september 2014, te blijven gebruiken tot uiterlijk 1 september 2022.

▼ M7

- 12.4.2.9. Als de bevoegde autoriteit toestaat dat EDS van norm 2 verder mag worden gebruikt na 1 september 2020, stelt zij de Commissie daarvan in kennis.
- 12.4.2.10. Alle EDS die vanaf 1 september 2014 worden geïnstalleerd, moeten voldoen aan norm 3.
- 12.4.2.11. Alle EDS moeten uiterlijk op 1 september 2020 aan norm 3 voldoen, tenzij punt 12.4.2.8 van toepassing is.

▼ B**12.4.3. Beeldkwaliteitsvereisten voor EDS**

De beeldkwaliteit van EDS moet beantwoorden aan de in een afzonderlijke beschikking van de Commissie vastgestelde gedetailleerde eisen.

12.5. BEELDPROJECTIE VAN DREIGINGSVOORWERPEN (THREAT IMAGE PROJECTION, TIP)**12.5.1. Algemene beginselen**

- 12.5.1.1. TIP moet in staat zijn virtuele beelden van dreigingsvoorwerpen te projecteren op het röntgenbeeld van aan een beveiligingsonderzoek onderworpen stukken bagage of andere zendingen.

De virtuele beelden worden niet altijd op dezelfde plaats geprojecteerd, maar worden evenwichtig verspreid over het röntgenbeeld van de aan een beveiligingsonderzoek onderworpen stukken bagage of zendingen.

Het moet mogelijk zijn het percentage te projecteren virtuele beelden in te stellen.

- 12.5.1.2. TIP mag de prestaties en de normale werking van röntgenapparatuur niet verstoren.

De screener krijgt geen indicatie dat een virtueel beeld van een dreigingsvoorwerp zal worden geprojecteerd of is geprojecteerd tot een bericht wordt weergegeven overeenkomstig punt 12.5.2.2.

- 12.5.1.3. De bediening van TIP moet beveiligd zijn en alleen toegankelijk zijn voor geautoriseerde personen.

▼ M17

- 12.5.1.4. Een beheerder van de beeldprojectie van voorwerpen die voor bedreiging kunnen worden gebruikt (Threat Image Projection, TIP) is verantwoordelijk voor het beheer van de TIP-configuratie.

- 12.5.1.5. De bevoegde autoriteit houdt regelmatig toezicht op de correcte tenuitvoerlegging van de TIP-systemen en zorgt ervoor dat de systemen correct zijn geconfigureerd, inclusief wat de realistische en relevante projectie van voorwerpen betreft, dat ze in overeenstemming zijn met de eisen en dat de beeldbibliotheken up-to-date zijn.

▼ B**12.5.2. Samenstelling van TIP**

- 12.5.2.1. TIP beschikt ten minste over:

- a) een bibliotheek van virtuele beelden van dreigingsvoorwerpen;
- b) een middel om berichten te presenteren en om berichten te verwijderen, en
- c) een middel voor het registreren en weergeven van de resultaten van de antwoorden van individuele screeners.

- 12.5.2.2. TIP geeft een bericht aan de screener:

- a) wanneer de screener heeft gereageerd en een virtueel beeld van een dreigingsvoorwerp werd geprojecteerd;
- b) wanneer de screener niet heeft gereageerd en een virtueel beeld van een dreigingsvoorwerp werd geprojecteerd;
- c) wanneer de screener heeft gereageerd en geen virtueel beeld van een dreigingsvoorwerp werd geprojecteerd, en
- d) wanneer een poging om een virtueel beeld van een dreigingsvoorwerp te projecteren, is mislukt en dit zichtbaar was voor de screener.

Het bericht wordt zodanig gepresenteerd dat het zicht op het beeld van het desbetreffende stuk bagage of de desbetreffende zending niet wordt belemmerd.

Het bericht blijft zichtbaar tot het door de screener wordt verwijderd. In gevallen a) en b) wordt het bericht samen met het virtuele beeld van het dreigingsvoorwerp gepresenteerd.

▼B

- 12.5.2.3. Een screener kan alleen met een unieke identificatiecode toegang krijgen tot geïnstalleerde en geactiveerde TIP-apparatuur.
- 12.5.2.4. TIP moet de resultaten van de reacties van individuele screeners minstens twaalf maanden kunnen opslaan in een formaat dat het opstellen van verslagen mogelijk maakt.
- 12.5.2.5. Met betrekking tot de samenstelling van TIP zijn eveneens aanvullende eisen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.
- 12.6. **APPARATUUR VOOR DETECTIE VAN EXPLOSIEVENSPOREN (ETD)**
- Met apparatuur voor detectie van explosievensporen moeten partikels op of dampen van gecontamineerde oppervlakken of van de inhoud van stukken bagage of zendingen kunnen worden verzameld en geanalyseerd, en moet de aanwezigheid van explosievensporen met een alarmsignaal kunnen worden aangegeven.
- 12.7. **APPARATUUR VOOR HET SCREENEN VAN VLOEISTOFFEN, SPUITBUSSEN EN GELS**

12.7.1. **Algemene beginselen****▼M14**

- 12.7.1.1. De LEDS-apparatuur moet gespecificeerde en hogere individuele hoeveelheden van risicomaterialen in LAG's kunnen opsporen en melden door middel van een alarmsignaal.

▼B

- 12.7.1.2. De vorm en het materiaal van de verpakking van de vloeistof of gel mag geen invloed hebben op de detectie.
- 12.7.1.3. De wijze waarop de apparatuur wordt gebruikt, moet garanderen dat de verpakking zodanig geplaatst en georiënteerd is dat de detectiecapaciteiten volledig worden benut.
- 12.7.1.4. De apparatuur moet in de volgende gevallen een alarmsignaal geven:
- a) als hij risicomaterialen detecteert;
 - b) als hij de aanwezigheid detecteert van een voorwerp dat verhindert dat risicomaterialen worden gedetecteerd;
 - c) als hij niet kan beoordelen of de spuitbus, vloeistof of gel al dan niet onschadelijk is, en
 - d) als de inhoud van het aan een beveiligingsonderzoek onderworpen stuk bagage een te hoge dichtheid heeft om te worden geanalyseerd.

▼M1412.7.2. **Normen voor apparatuur voor het opsporen van vloeibare explosieven (LEDS)**

- 12.7.2.1. Er zijn drie normen voor LEDS-apparatuur. Gedetailleerde eisen met betrekking tot deze normen zijn vastgesteld in een afzonderlijk besluit van de Commissie.
- 12.7.2.2. Alle LEDS-apparatuur moet voldoen aan norm 1.

LEDS-apparatuur die aan norm 1 beantwoordt, mag tot uiterlijk 30 januari 2016 worden gebruikt.

- 12.7.2.3. Norm 2 is van toepassing op alle LEDS-apparatuur die is geïnstalleerd vanaf de datum van inwerkingtreding van deze verordening.

Met ingang van 31 januari 2016 moet alle LEDS-apparatuur aan norm 2 voldoen.

▼B**12.7.3. Goedkeuring van apparatuur voor het aan een beveiligingsonderzoek onderwerpen van LAG's**

Wanneer de bevoegde autoriteit van een lidstaat bevestigt dat apparatuur voldoet aan de eisen van een afzonderlijke beschikking van de Commissie, erkennen ook de andere lidstaten dat de apparatuur aan die eisen voldoet. De lidstaten dienen bij de Commissie de naam en, op verzoek, andere relevante bijzonderheden in van de organen die zijn aangewezen om apparatuur goed te keuren. De Commissie stelt de andere lidstaten in kennis van deze organen.

12.8. BEVEILIGINGSONDERZOEKMETHODEN AAN DE HAND VAN NIEUWE TECHNOLOGIEËN

12.8.1. Een lidstaat mag toestemming verlenen voor een beveiligingsonderzoeksmethode waarbij gebruik wordt gemaakt van andere dan de in deze verordening vastgestelde technologieën, voor zover:

- a) ze wordt gebruikt voor het evalueren van een nieuwe beveiligingsonderzoeksmethode, en
- b) ze geen negatieve invloed heeft op het algemene beveiligingsniveau, en
- c) alle betrokkenen, inclusief de passagiers, worden ervan op de hoogte gebracht dat een test wordt uitgevoerd.

▼M17

12.8.2. Als een lidstaat voornemens is toestemming te verlenen voor een nieuwe screeningmethode stelt hij vóór de geplande toepassing de Commissie en de overige lidstaten hiervan schriftelijk in kennis, waarbij hij aangeeft hoe hij zal garanderen dat de toepassing van de nieuwe methode aan de vereiste van punt 12.8.1, onder b), zal beantwoorden. De kennisgeving moet ook gedetailleerde informatie bevatten over de plaats(en) waar de screeningmethode zal worden toegepast en over de geplande duur van de evaluatieperiode.

▼B

12.8.3. Als de lidstaat een positief antwoord ontvangt van de Commissie of als hij binnen drie maanden na de schriftelijke kennisgeving geen antwoord heeft ontvangen, mag hij toestemming geven voor de toepassing van de beveiligingsonderzoeksmethode waarbij gebruik wordt gemaakt van nieuwe technologieën.

Als de Commissie niet overtuigd is dat de voorgestelde beveiligingsonderzoeksmethode voldoende garandeert dat het algemene luchtvaartbeveiligingsniveau in de Gemeenschap in stand wordt gehouden, stelt de Commissie de lidstaat daarvan schriftelijk in kennis binnen drie maanden na ontvangst van de in punt 12.8.2 vermelde kennisgeving en legt zij uit waarom zij niet overtuigd is. In dat geval dient de betrokken lidstaat de Commissie eerst te overtuigen alvorens met de beveiligingsonderzoeksmethode mag worden gestart.

12.8.4. De evaluatieperiode voor elke beveiligingsonderzoeksmethode waarbij gebruik wordt gemaakt van nieuwe technologieën, bedraagt hoogstens 18 maanden. De Commissie kan deze evaluatieperiode met hoogstens twaalf maanden verlengen op voorwaarde dat de lidstaat dit naar behoren kan motiveren.

12.8.5. Tijdens de evaluatieperiode dient de bevoegde autoriteit in de betrokken lidstaat minstens om de zes maanden een verslag over de voortgang van de evaluatie bij de Commissie in. De Commissie stelt de overige lidstaten in kennis van de inhoud van deze voortgangsverslagen. Indien geen voortgangsverslagen worden ingediend, kan de Commissie de lidstaat verzoeken de test op te schorten.

12.8.6. Als de Commissie er op basis van een verslag niet van overtuigd is dat de geteste beveiligingsonderzoeksmethode voldoende garandeert dat het algemene luchtvaartbeveiligingsniveau in de Gemeenschap in stand wordt gehouden, stelt zij de lidstaat ervan in kennis dat de test moet worden opgeschort tot dergelijke garanties kunnen worden gegeven.

12.8.7. De evaluatieperiode mag in geen geval langer duren dan 30 maanden.

▼ **M3****12.9. EXPLOSIEVENSPEURHONDEN****12.9.1. Algemene beginselen**

- 12.9.1.1. Een explosievenspeurhond (Explosive Detection Dog, EDD) moet in staat zijn gespecificeerde en hogere individuele hoeveelheden explosieven te detecteren en te signaleren.
- 12.9.1.2. De vorm, positie of oriëntatie van de explosieven mogen geen invloed hebben op de detectie.
- 12.9.1.3. Wanneer een explosievenspeurhond de in aanhangsel 12-D van een afzonderlijk besluit van de Commissie vermelde explosieven detecteert, moet hij een alarmsignaal geven in de vorm van een passieve reactie.
- 12.9.1.4. Een explosievenspeurhond en zijn begeleider mogen voor beveiligingsonderzoeken worden ingezet als ze beiden onafhankelijk en als team zijn goedgekeurd.
- 12.9.1.5. Een explosievenspeurhond en zijn begeleider moeten eerst een basisopleiding en daarna periodieke opleidingen volgen om te garanderen dat ze de vereiste bekwaamheden verwerven en behouden en, indien nodig, nieuwe bekwaamheden verwerven.
- 12.9.1.6. Om te worden goedgekeurd moet een EDD-team, bestaande uit een explosievenspeurhond en (een) begeleider(s), met succes een opleiding hebben gevolgd.
- 12.9.1.7. Een EDD-team wordt goedgekeurd door of namens de bevoegde autoriteit, overeenkomstig aanhangsels 12-E en 12-F van een afzonderlijk besluit van de Commissie.
- 12.9.1.8. Na goedkeuring door de bevoegde autoriteit mag een EDD-team beveiligingsonderzoeken uitvoeren op basis van de „free running”- of de „remote explosive scent tracing”-methode

12.9.2. Normen voor explosievenspeurhonden

- 12.9.2.1. De prestatievereisten voor explosievenspeurhonden zijn vastgelegd in Aanhangsel 12-D bij een afzonderlijk besluit van de Commissie.
- 12.9.2.2. Een EDD-team dat wordt ingezet voor beveiligingsonderzoeken van personen, handbagage, voorwerpen die door andere personen dan passagiers worden meegenomen, voertuigen, luchtvaartuigen, vluchtbewindigheden, luchthavenbenodigdheden en om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones moet voldoen aan **norm 1**.
- 12.9.2.3. Een EDD-team dat wordt ingezet voor beveiligingsonderzoeken van ruimbagage, post van luchtvaartmaatschappijen, materiaal van luchtvaartmaatschappijen, vracht en post moet voldoen aan **norm 2**.
- 12.9.2.4. Een EDD-team dat is goedgekeurd om explosieven te detecteren op basis van de „remote explosive scent tracing”-methode mag alleen worden ingezet voor beveiligingsonderzoeken van vracht, maar niet voor andere domeinen die onder **norm 2** vallen.
- 12.9.2.5. Een explosievenspeurhond die wordt ingezet om explosieven op te speuren, wordt uitgerust met passende voorzieningen die de unieke identificatie van de explosievenspeurhond mogelijk maken.
- 12.9.2.6. Wanneer een hond naar explosieven speurt, moet hij altijd worden begeleid door de begeleider die goedgekeurd is om met de explosievenspeurhond te werken.
- 12.9.2.7. Een explosievenspeurhond die is goedgekeurd om volgens de „free running”-methode te werken, mag slechts één begeleider hebben. Een begeleider kan worden goedgekeurd voor het begeleiden van hoogstens twee explosievenspeurhonden.
- 12.9.2.8. Een explosievenspeurhond die is goedgekeurd om volgens de „explosive scent tracing”-methode te werken, mag door hoogstens twee begeleiders worden begeleid.

12.9.3. Opleidingsvereisten*Algemene opleidingseisen*

- 12.9.3.1. De opleiding van een EDD-team omvat een theoretische en een praktische opleiding en een training op de werkvloer.

▼ **M3**

- 12.9.3.2. De inhoud van de cursussen wordt door de bevoegde autoriteit gespecificeerd of goedgekeurd.
- 12.9.3.3. De opleiding wordt georganiseerd door of namens de bevoegde autoriteit en wordt gegeven door instructeurs die gekwalificeerd zijn overeenkomstig punt 11.5 van de bijlage bij Verordening 185/2010.
- 12.9.3.4. Honden die voor het opsporen van explosieven worden opgeleid, mogen alleen met dat doel worden ingezet.
- 12.9.3.5. Tijdens de opleiding worden hulpmiddelen gebruikt die explosieven voorstellen.
- 12.9.3.6. De opleiding wordt verstrekt aan alle personen die de opleidingshulpmiddelen gebruiken teneinde contaminatie te voorkomen.

Basisopleiding voor EDD-teams

- 12.9.3.7. Een EDD-team volgt een basisopleiding die gebaseerd is op de in punt 12.9.3 van een afzonderlijk besluit van de Commissie vastgestelde criteria.
- 12.9.3.8. De basisopleiding van een EDD-team omvat een praktische opleiding in de toekomstige werkomgeving.

Periodieke opleiding voor EDD-teams

- 12.9.3.9. Een explosievenspeurhond en zijn begeleider dienen, individueel en als team, periodieke opleidingen te volgen.
- 12.9.3.10. Periodieke opleiding moet zorgen voor de instandhouding van de bekwaamheden die tijdens de basisopleiding moeten worden verworven en van de bekwaamheden welke overeenkomstig ontwikkelingen op beveiligingsgebied worden verworven.
- 12.9.3.11. De periodieke opleiding van een EDD-team moet minstens om de zes weken plaatsvinden. Tijdens elke periode van zes weken moet minstens vier uur periodieke opleiding worden gevolgd.
- 12.9.3.12. Punt 11 is niet van toepassing wanneer een explosievenspeurhond minstens wekelijks een opleiding krijgt om alle in Aanhangsel 12-D van een afzonderlijk besluit van de Commissie vermelde materialen te leren herkennen.

Opleidingsdossiers voor EDD-teams

- 12.9.3.13. Voor zowel de explosievenspeurhond als zijn begeleider wordt tijdens minstens de duur van de arbeidsovereenkomst een dossier van de basis- en periodieke opleiding bijgehouden en op verzoek ter beschikking van de bevoegde autoriteit gesteld.

Operationele opleiding voor EDD-teams

- 12.9.3.14. Wanneer bij de beveiligingsonderzoeken explosievenspeurhonden worden ingezet, moeten deze honden een operationele opleiding krijgen om te garanderen dat ze aan de prestatievereisten van Aanhangsel 12-D van een afzonderlijk besluit van de Commissie voldoen.
- 12.9.3.15. De operationele opleiding vindt plaats op continue willekeurige basis tijdens de periode dat de explosievenspeurhond wordt ingezet; tijdens deze opleiding worden de detectieprestaties van de explosievenspeurhond gemeten aan de hand van goedgekeurde opleidingshulpmiddelen.

12.9.4. Goedkeuringsprocedures

- 12.9.4.1. De goedkeuringsprocedure moet garanderen dat de volgende bekwaamheden worden gemeten:
 - a) de bekwaamheid van de explosievenspeurhond om te voldoen aan de in Aanhangsel 12-D van een afzonderlijk besluit van de Commissie vastgestelde detectieprestaties;

▼ M3

- b) de bekwaamheid van de explosievenspeurhond om een passieve indicatie te geven van de aanwezigheid van explosieven;
 - c) de bekwaamheid van de explosievenspeurhond en zijn begeleider(s) om effectief als team te werken; en
 - d) de bekwaamheid van de begeleider om de explosievenspeurhond correct te leiden, zijn reacties op de aanwezigheid van explosieven te interpreteren en er op passende wijze op te reageren.
- 12.9.4.2. Tijdens de goedkeuringsprocedure worden alle werkdomeinen waarop het EDD-team actief zal zijn, gesimuleerd.
- 12.9.4.3. Het EDD-team moet met succes de opleiding voltooien op elk domein waarvoor goedkeuring wordt gevraagd.
- 12.9.4.4. De goedkeuringsprocedures worden uitgevoerd overeenkomstig de Aanhangsels 12-E en 12-F van een afzonderlijk besluit van de Commissie.
- 12.9.4.5. Elke goedkeuring is hoogstens twaalf maanden geldig.
- 12.9.5. **Kwaliteitscontrole**
- 12.9.5.1. De kwaliteitscontrolemaatregelen van Aangangsel 12-G van een afzonderlijk besluit van de Commissie worden toegepast op het EDD-team.
- 12.9.6. **Methodologie van het beveiligingsonderzoek**
- Nadere gedetailleerde eisen zijn vastgesteld in een afzonderlijk besluit van de Commissie.

▼ M17

- 12.10. **METAALDETECTIEAPPARATUUR (MDE)**
- Gedetailleerde bepalingen inzake het gebruik van MDE zijn vastgesteld in een afzonderlijk besluit van de Commissie.

▼ M8

- 12.11. **BEVEILIGINGSSCANNERS**
- 12.11.1. **Algemene beginselen**
- Een beveiligingsscaner is een systeem voor het beveiligingsonderzoek van personen waarmee, afzonderlijk van de menselijke huid, metalen en niet-metalen voorwerpen kunnen worden gedetecteerd die op het lichaam of in de kleding worden gedragen.
- Een beveiligingsscaner waarbij de beelden door een menselijke operator worden geanalyseerd, kan bestaan uit een detectiesysteem dat een beeld van het menselijk lichaam creëert dat door die persoon wordt geanalyseerd om na te gaan of de onderzochte persoon, afzonderlijk van de menselijke huid, geen metalen of niet-metalen voorwerpen op zijn lichaam draagt. Wanneer de operator die de beelden analyseert een dergelijk voorwerp waarneemt, deelt hij de locatie daarvan mee aan de screener met het oog op verder onderzoek. In dit geval moet de operator die de beelden analyseert, worden beschouwd als een integraal onderdeel van het detectiesysteem.
- Een beveiligingsscaner met automatische dreigingsdetectie kan een systeem zijn waarmee, afzonderlijk van de menselijke huid, metalen en niet-metalen voorwerpen die op het lichaam of in de kleding worden gedragen, automatisch worden gedetecteerd. Wanneer het systeem een dergelijke voorwerp waarneemt, wordt de locatie daarvan op een schematische weergave aan de screener getoond.
- Voor beveiligingsonderzoeken van passagiers dienen beveiligingsscaners aan de volgende normen te voldoen:
- a) beveiligingsscaners detecteren en waarschuwen middels een alarm voor de aanwezigheid van minstens individuele of een combinatie van gespecificeerde metalen en niet-metalen voorwerpen, met inbegrip van explosieven;
 - b) de detectie wordt niet beïnvloed door de positie en richting van het voorwerp;

▼M8

- c) het systeem moet zijn uitgerust met een visuele indicator die aangeeft of de apparatuur in werking is;
- d) beveiligingsscaners moeten zodanig geplaatst zijn dat hun prestaties niet worden beïnvloed door interferentiebronnen;
- e) de correcte werking van beveiligingsscaners moet dagelijks worden getest;
- f) de beveiligingsscaner wordt gebruikt overeenkomstig de door de fabrikant meegeleverde bedieningsinstructies.

Beveiligingsscaners voor beveiligingsonderzoeken van passagiers worden ingevoerd en gebruikt overeenkomstig Aanbeveling 1999/519/EG van de Raad van 12 juli 1999 betreffende de beperking van blootstelling van de bevolking aan elektromagnetische velden (van 0 Hz - 300 GHz) ⁽¹⁾ en Richtlijn 2004/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de minimumvoorschriften inzake gezondheid en veiligheid met betrekking tot de blootstelling van werknemers aan de risico's van fysische agentia (elektromagnetische velden) (18e bijzondere richtlijn in de zin van artikel 16, lid 1, van Richtlijn 89/391/EEG ⁽²⁾).

12.11.2. Normen voor beveiligingsscaners

De prestatievereisten voor beveiligingsscaners zijn vastgelegd in aanhangsel 12-K, dat als „CONFIDENTIEL EU” is gerubriceerd en dient te worden behandeld overeenkomstig Besluit 2001/844/EG, EGKS, Euratom.

Alle beveiligingsscaners moeten met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening voldoen aan de norm die is gedefinieerd in aanhangsel 12-K.

12.11.2.1. Alle beveiligingsscaners dienen te voldoen aan norm 1.

Norm 1 verstrijkt op 1 januari 2022.

12.11.2.2. Norm 2 geldt voor beveiligingsscaners die vanaf 1 januari 2019 worden geïnstalleerd.**▼B****AANHANGSEL 12-A**

In een afzonderlijke beschikking van de Commissie zijn gedetailleerde bepalingen inzake prestatievereisten voor WTMD vastgesteld.

AANHANGSEL 12-B

In een afzonderlijke beschikking van de Commissie zijn gedetailleerde bepalingen inzake prestatievereisten voor EDS vastgesteld.

AANHANGSEL 12-C

In een afzonderlijke beschikking van de Commissie zijn gedetailleerde bepalingen inzake prestatievereisten voor apparatuur voor het screenen van vloeistoffen, spuitbussen en gels (LAG's) vastgesteld.

▼M8**AANHANGSEL 12-K**

In een afzonderlijk besluit van de Commissie zijn gedetailleerde bepalingen inzake veiligheidsprestatievereisten voor beveiligingsscaners vastgesteld.

⁽¹⁾ PB L 199 van 30.7.1999, blz. 59.

⁽²⁾ PB L 159 van 30.4.2004, blz. 1.