

MIS 2/12

Tillväxtverket Regelrådet	
Ank	2015-11-16
Dnr RR 2015-070362	

E-post

Mer

SKRIV

Remiss av Transportstyrelsens föreskrifter för luftfartsskyddet

Inkorgen

- Inkorgen (2)
- Viktigt
- Skickat
- Utkast (8)
- Alla mail
- Arbetsmarknadsdepart...
- Enkäter
- Finansdepartementet
- Försvarsdepartementet
- GSK
- Integration och Jämställ...
- Jordbruksdepartementet
- justitiedepartementet
- Kulturdepartementet
- Nya utredningar
- nyhetsbevakning inför...
- nyhetsbevakning inför...
- Näringsdepartementet
- Socialdepartementet
- Studs på Regelrätt
- Studs på årsrapport
- studs regelrätt 6
- Studsmejl Regelrätt nr 7
- Utbildningsdepartemen...
- Utrikesdepartementet
- VILL EJ PRENUMERE...
- Årsrapporten
- Önskar prenumererany...
- Övrigt
- Mer

Nilsson Malin <Malin.Nilsson@transportstyrelsen.se>  
till mig, Ramstedt

Bifogat finns underlag till Transportstyrelsens remiss avseende föreskrifter för luftfartsskyddet dvs. missiv, konsekvensutredning och föreskriftsför Synpunkter på remissen ska lämnas senast den 4 december 2015 och ansvarig handläggare är Malin Norin. Beslut om föreskrifterna är planerat Vänliga hälsningar, Malin

Malin Norin (f.d. Nilsson)  
Sakkunnighandläggare  
Sjö- och luftfartsavdelningen  
Direkt: 010-49 53 618

Transportstyrelsen  
601 73 Norrköping  
[www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)  
Telefon: 0771-503 503

3 bilagor



Klicka här om du vill [Svara](#), [Svara alla](#) eller [Vidarebefordra](#)

44 % används  
Använder 6,71 GB av 15 GB

Programpolicy  
Tillhandahålls av

## Remiss av Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2015:xx om luftfartsskydd

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens förslag.

### Bakgrund till förslaget

Förordning (EU) nr 185/2010 och kommissionens beslut K(2010)774 som innehåller de gemensamma EU-reglerna avseende luftfartsskyddet ersätts den 1 februari 2016 av nya rättsakter. I de nya rättsakterna införs samtidigt vissa ändringar i sakinnehållet och det innebär att Transportstyrelsens föreskrifter om luftfartsskydd måste ändras. Se vidare under avsnitt 4.2.1 i konsekvensutredningen för en detaljerad beskrivning av förändringarna.

### Förslagets innehåll i korthet

Syftet med de föreslagna ändringarna i Transportstyrelsens föreskrifter är att göra nödvändiga anpassningar i enlighet med de nya förordningskraven och ersättandet av de nuvarande EU-rättsakterna.

Regelverket för luftfartsskyddet är idag uppdelat i tolv olika föreskrifter och det finns dessutom en hemlig del till nio av föreskrifterna. Enligt förslaget kommer föreskrifterna att sammanföras i en enda föreskrift med ett nytt upplägg. Anledningen till att en ny sammanhållen föreskrift utarbetas är främst att göra regelverket mer överskådligt. Se vidare under avsnitt 4.2.1 i konsekvensutredningen för en mer detaljerad beskrivning.

Förslaget omfattar följande föreskrifter:

*Gällande föreskrifter som kommer att upphävas*

- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:60) om luftfartsskydd vid svenska mindre flygföretag.
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:62) om luftfartsskydd för flygtrafikledningstjänst.

- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:79) om sprängämnesshundar (EDD) - luftfartsskydd.
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:18) om säkerhetsprövning, kompetenskrav samt certifiering av instruktörer och validerare - luftfartsskydd.
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:19) om metoder och teknisk utrustning för säkerhetskontroll – luftfartsskydd.
- Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:80) om luftfartsskydd vid cateringföretag.
- Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:81) om luftfartsskydd för fraktager, postoperatörer och kända avsändare.
- Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:82) om luftfartsskydd vid svenska flygföretag.
- Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:83) om luftfartsskydd vid utländska flygföretag
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:84) om luftfartsskydd vid flygplatser.
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:85) om luftfartsskydd vid mindre flygplatser.
- Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:86) om luftfartsskydd vid flygningar från tredje land till svenska flygplatser.

*Föreskrift som träder i kraft 1 februari 2016*

- Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:xx) om luftfartsskydd

Föreskrifterna planeras träda i kraft den 1 februari 2016.

Förslaget i sin helhet samt konsekvensutredning finns publicerat tillsammans med detta missiv på Transportstyrelsens webbplats:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

### **Synpunkter**

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslaget och konsekvensutredningen. Synpunkterna ska vara Transportstyrelsen tillhanda senast den **4 december 2015**.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till [luftfart@transportstyrelsen.se](mailto:luftfart@transportstyrelsen.se) eller till

Transportstyrelsen  
Sjö- och luftfartsavdelningen  
601 73 Norrköping

Vänligen ange vårt diarienummer TSF 2015-19 i svaret.

Transportstyrelsen sammanställer och kommenterar de remissynpunkter som kommer in. Sammanställningen publiceras därefter på Transportstyrelsens webbplats. Av sammanställningen kommer följande att framgå: vem som skickat in synpunkterna, själva synpunkterna och Transportstyrelsens kommentarer. Innan sammanställningen publiceras görs en sekretessprövning, så att eventuella remissynpunkter som omfattas av sekretess inte publiceras.

### **Kontaktpersoner**

Om ni har frågor med anledning av remissen är ni välkomna att kontakta:

Annika Ramstedt, sakkunnig  
Telefon: 010-495 37 20  
[annika.ramstedt@transportstyrelsen.se](mailto:annika.ramstedt@transportstyrelsen.se)

Malin Norin (f.d. Nilsson), sakkunnig och projektledare  
Telefon: 010-495 3618  
[malin.nilsson@transportstyrelsen.se](mailto:malin.nilsson@transportstyrelsen.se)

Loella Fjällskog, jurist  
Telefon: 010-495 40 05  
[loella.fjallskog@transportstyrelsen.se](mailto:loella.fjallskog@transportstyrelsen.se)

Med vänlig hälsning



Tomas Olsson  
Enhetschef för Infrastrukturenheten

**Sändlista**

Säkerhetsgodkända flygplatser  
Säkerhetsgodkända flygföretag  
Säkerhetsgodkända cateringföretag  
Säkerhetsgodkända fraktagerter och postoperatörer  
Säkerhetsgodkända EDD-företag  
Certifierade instruktörer  
Certifierade validerare  
Sveriges regionala flygplatser, SRF  
Swedavia  
Regelrådet  
Polismyndigheten

**Transportstyrelsens föreskrifter om luftfartsskydd**



## Innehåll

<b>1 kap. Inledande bestämmelser .....</b>	<b>1</b>
Tillämpningsområde .....	1
Sekretess .....	3
Förordningskrav .....	3
Definitioner och förkortningar .....	4
<b>2 kap. Godkännande av verksamhetsutövare .....</b>	<b>12</b>
Säkerhetsgodkännande av flygplatsoperatörer, flygföretag, fraktagenter, säkerhetsgodkända leverantörer och EDD-företag .....	12
Godkännande av ACC3 .....	13
Godkännande av kända avsändare av flygfrakt.....	13
Godkännande säkerhetspersonal .....	13
Certifiering av instruktörer .....	14
Certifiering av EDD-team.....	15
Certifiering av validerare för luftfartsskydd i EU .....	15
Återkallelse av säkerhetsgodkännande, godkännande eller certifiering .....	15
<b>3 kap. Organisation, kvalitetskontroll, rapportering och planering för särskilda händelser .....</b>	<b>16</b>
Organisation och ansvar.....	16
Kvalitetskontroll .....	16
Rapportering .....	17
Planering för särskilda händelser .....	17
<b>4 kap. Utbildning, kompetenskrav, säkerhetsprövning och pålitlighetskontroll.....</b>	<b>18</b>
Allmänna bestämmelser .....	18
Rekrytering, säkerhetsprövning och pålitlighetskontroll .....	19
<i>Säkerhetsprövning.....</i>	<i>19</i>
<i>Undantag från säkerhetsprövning.....</i>	<i>19</i>
<i>Pålitlighetskontroll .....</i>	<i>20</i>
Utbildningsprogram och dokumentation.....	20
Utbildning.....	21
<i>Allmänna bestämmelser.....</i>	<i>21</i>
<i>Grundutbildning.....</i>	<i>21</i>
<i>Arbetspecifik utbildning.....</i>	<i>21</i>
<i>Standardiserat bildtolkningstest.....</i>	<i>22</i>
<i>Teoretiskt och praktiskt prov.....</i>	<i>22</i>
<i>Särskild utbildning för arbetslagsansvariga.....</i>	<i>23</i>
<i>Särskild utbildning för säkerhetsansvariga.....</i>	<i>23</i>



<i>Utbildning av personer som medges oeskorterat tillträde till SRA och CSRA</i> .....	23
<i>Utbildning av personer som behöver allmän utbildning i säkerhetsfrågor</i> .....	23
<i>Besättningsmedlemmar</i> .....	23
<i>Repetitionsutbildning</i> .....	24
Instruktörer och validerare .....	25
<i>Kompetenskrav för instruktörer</i> .....	25
<i>Kompetenskrav för validerare</i> .....	25
EDD och EDD-team .....	25
<i>Generella utbildningskrav för EDD</i> .....	25
<i>Grundutbildning för EDD</i> .....	25
<i>Repetitionsutbildning för EDD</i> .....	26
<i>Kvalitetskontroll EDD</i> .....	26
<b>5 kap. Områden på en flygplats</b> .....	<b>26</b>
Planering av områden .....	26
Gränser mellan olika områden .....	27
Behörighetsområden (SRA) .....	27
Känsliga delar av behörighetsområden (CSRA) .....	27
Avgränsade områden .....	27
Byggnader belägna utanför flygsidan .....	28
<b>6 kap. Tillträdeskontroll och inspektion av fordon</b> .....	<b>28</b>
Tillträdeskontroll .....	28
Undantag från tillträdeskontroll .....	29
Eskorterat tillträde .....	29
Inspektion av fordon .....	29
Undantag från inspektion av fordon .....	29
<b>7 kap. Behörighetskort, identitetskort och passerkort för fordon</b> .....	<b>30</b>
Behörighetskort för flygplats och identitetskort för besättningar .....	30
Behörighetshandling för byggnader med krav på tillträdesskydd .....	30
Passerkort för fordon .....	30
<b>8 kap. Övervakning och patrullering</b> .....	<b>30</b>
<b>9 kap. Säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och medförda föremål</b> .....	<b>31</b>
Allmänna bestämmelser .....	31
Metoder .....	31
Alternativ och oförutsebar säkerhetskontroll .....	32
Förbjudna föremål .....	32
<b>10 kap. Säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage</b> .....	<b>32</b>

Allmänna bestämmelser .....	32
<i>Särskilda kategorier av passagerare</i> .....	33
Metoder.....	33
<i>Allmänna bestämmelser</i> .....	33
<i>Passagerare</i> .....	33
<i>Kabinbagage</i> .....	33
<i>LAGs</i> .....	34
<i>STEBs för särskild användning</i> .....	34
Undantag från säkerhetskontroll .....	34
Skydd av passagerare och kabinbagage .....	34
Förbjudna föremål.....	35
<b>11 kap. Säkerhetskontroll av lastrumsbagage.....</b>	<b>35</b>
Allmänna bestämmelser .....	35
Metoder.....	35
Undantag från säkerhetskontroll av lastrumsbagage.....	36
Skydd av lastrumsbagage.....	36
Beledsagat och obeledsagat lastrumsbagage.....	36
Transport av vapen.....	36
Förbjudna föremål.....	37
<b>12 kap. Säkerhetsåtgärder för luftfartyg .....</b>	<b>37</b>
Säkerhetsundersökning av luftfartyg .....	37
Skydd av luftfartyg .....	38
Säkerhetsåtgärder under flygning .....	38
Beväpnad personal ombord på utländska luftfartyg.....	38
<b>13 kap. Frakt och post .....</b>	<b>38</b>
Allmänna bestämmelser .....	38
Säkerhetsåtgärder för frakt – fraktagenter.....	38
<i>Undantag från säkerhetskontroll</i> .....	38
<i>Högriskfrakt</i> .....	39
Säkerhetsåtgärder för frakt - kända avsändare .....	39
Kontoavsändare .....	39
Säkerhetsåtgärder frakt – flygföretag .....	39
Skydd av frakt.....	39
<b>14 kap. Frakt från tredje land (ACC3) .....</b>	<b>40</b>
Validering av ACC3 .....	40
Validering av RA3 och KC3.....	40
Säkerhetsåtgärder.....	40
<i>Undantag från säkerhetskontroll</i> .....	40
Högriskfrakt.....	40

<b>15 kap. Flygföretagens post och materiel.....</b>	<b>40</b>
<b>16 kap. Förnödenheter för användning ombord och till flygplats.....</b>	<b>41</b>
Förnödenheter för användning ombord på luftfartyg .....	41
<i>Allmänna bestämmelser</i> .....	41
<i>Säkerhetsåtgärder</i> .....	41
<i>Skydd av förnödenheter</i> .....	41
<i>Förbjudna föremål</i> .....	42
Förnödenheter till flygplatsen .....	42
<i>Allmänna bestämmelser</i> .....	42
<i>Säkerhetsåtgärder</i> .....	42
<i>Skydd av förnödenheter</i> .....	42
<i>Förbjudna föremål</i> .....	42
Kända leverantörer .....	43
<b>17 kap. Teknisk utrustning för säkerhetskontroll .....</b>	<b>43</b>
Allmänna bestämmelser .....	43
Funktions- och prestandatest.....	43
Metalldetektorbågar .....	43
<i>Allmänna krav</i> .....	43
<i>Standarder för metalldetektorbågar</i> .....	43
<i>Metalldetektorbågar i kombination med SMD</i> .....	43
Handburna metalldetektorer.....	44
Röntgenutrustning.....	44
<i>Krav avseende bildförbättringsfunktioner</i> .....	44
<i>Krav avseende bildkvalitet</i> .....	44
EDS.....	44
<i>Allmänna krav</i> .....	44
<i>Standarder för EDS</i> .....	44
<i>Krav på bildkvalitet för EDS</i> .....	44
TIP .....	44
<i>Allmänna krav</i> .....	44
<i>TIP-bibliotek</i> .....	44
ETD .....	45
<i>Allmänna krav och standarder för ETD</i> .....	45
LEDS .....	45
<i>Allmänna krav och standarder för LEDES</i> .....	45
EDD .....	45
<i>Allmänna krav och standarder för EDD</i> .....	45
<i>Säkerhetskontroll med EDD</i> .....	45
Metalldetektorer för säkerhetskontroll av frakt.....	46
<i>Allmänna krav och standarder för metalldetektorer</i> .....	46

Säkerhetsskannrar .....	46
<i>Allmänna krav och standarder för säkerhetsskannrar</i> .....	46
SMD .....	46
<i>Allmänna krav och standarder för SMD</i> .....	46
ACS .....	46
<i>Allmänna krav och standarder för ACS</i> .....	46
<b>18 kap. Flygtrafikledningstjänst - åtgärder vid flygkapning, bombhot eller andra hot mot luftfartyg</b> .....	<b>46</b>
Åtgärder i samband med flygkapningar .....	46
Rapportering från en flygtrafikledningsenhet (ATS-enhet) .....	47
Åtgärder vid bombhot eller andra hot mot luftfartyg .....	46
<b>19 kap. Bestämmelser för svenska mindre flygföretag</b> .....	<b>49</b>
Intern instruktioner, ansvar och rapportering .....	49
Identitetskort för besättningsmedlemmar .....	49
Säkerhetsåtgärder för passagerare, kabinbagage och lastrumsbagage .....	50
Särskilda passagerarkategorier .....	50
Transport av vapen .....	50
Säkerhetsåtgärder avseende luftfartyg .....	50
Åtgärdsplaner för särskilda händelser .....	51
Pålitlighetskontroll och kompetenskrav .....	51
<b>20 kap. Undantag</b> .....	<b>51</b>
<b>Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser</b> .....	<b>51</b>
<b>Bilaga 1. Process för godkännande - EDD</b> .....	<b>53</b>
<b>Bilaga 2. Testområden och krav för tester i samband med godkännande - EDD</b> .....	<b>55</b>
<b>Bilaga 3. Kvalitetskontroll - EDD</b> .....	<b>57</b>
<b>Bilaga 4. Krav för manuell genomsökning</b> .....	<b>59</b>
<b>Bilaga 5. Säkerhetsundersökning av luftfartyg</b> .....	<b>61</b>
<b>Bilaga 6. Säkerhetskontroll av frakt</b> .....	<b>63</b>
<b>Bilaga 7. Frisök-EDD - standarder för metoder</b> .....	<b>65</b>
<b>Bilaga 8. REST-EDD - standarder för metoder</b> .....	<b>67</b>
<b>Bilaga 9. Standardformulär för meddelande mellan ECAC-stater om kapat luftfartyg</b> .....	<b>69</b>



## Transportstyrelsens föreskrifter om luftfartsskydd;

**TSFS 2015:xxx**

beslutade DATUM.

Utkom från trycket

DATUM

Transportstyrelsen föreskriver<sup>1</sup> följande med stöd av 12 kap. 4 § luftfartsförordningen (2010:770) och 45 § säkerhetsskyddsförordningen (1996:633).

**LUFTFART**

Serie SEC

### 1 kap. Inledande bestämmelser

#### Tillämpningsområde

**1 §** Dessa föreskrifter ska tillämpas av flygplatsoperatörer som driver en flygplats med regelbunden trafik med flygplan vars maximala startmassa är 10 ton eller högre.

Mindre flygplatser ska tillämpa dessa föreskrifter utom i de fall där det framgår av lydelsen att de inte omfattas av kraven eller omfattas av särskild reglering.

**2 §** Dessa föreskrifter ska tillämpas av svenska och utländska flygföretag vid

1. kommersiell regelbunden trafik med luftfartyg vars maximala startmassa är 10 ton eller högre,
2. kommersiella transporter av frakt och post med luftfartyg vars maximala startmassa är 15 ton eller högre, eller
3. trafik från säkerhetsgodkända flygplatser med luftfartyg vars maximala startmassa är 45,5 ton eller högre.

Utländska flygföretag ska tillämpa dessa föreskrifter utom i de fall där det framgår av lydelsen att de inte omfattas av kraven eller omfattas av särskild reglering.

Utländska flygföretag ska tillämpa bestämmelserna i 4 kap. om säkerhetsprövning, rekrytering och utbildning för personal som är stationerad i Sverige.

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002, i den ursprungliga lydelsen samt kommissionens förordning (EU) nr 2015/1998 av den xxxxx om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd, i den ursprungliga lydelsen.

**3 §** Dessa föreskrifter ska tillämpas av svenska mindre flygföretag som bedriver:

1. kommersiell trafik med luftfartyg vars maximala startmassa är mindre än 10 ton,
2. kommersiella transporter av frakt och post med luftfartyg vars maximala startmassa är mindre än 15 ton, eller
3. trafik från säkerhetsgodkända flygplatser med luftfartyg vars maximala startmassa är mindre än 45,5 ton.

Svenska mindre flygföretag ska endast tillämpa bestämmelserna i 19 kap. Bestämmelserna i 19 kap. gäller inte för svenska mindre flygföretag som utför flygningar med ballong, rundflyg eller som omfattas av undantagen enligt 4 § 1-7.

**4 §** Dessa föreskrifter gäller inte för flygföretag enligt 2 § vid flygningar

1. som utförs för polisens, tullens, kustbevakningens och liknande myndigheters räkning,
2. i samband med brandbekämpning,
3. i samband med sjuktransporter och flygräddningstjänst,
4. i forsknings- och utvecklingssyfte,
5. som utförs av bruksflyg,
6. i samband med transporter för humanitärt bistånd,
7. som utförs av flygbolag, flygplanstillverkare eller företag som utför underhåll och som inte transporterar passagerare, frakt eller post, och
8. som utförs med luftfartyg vars maximala startmassa är mindre än 45,5 ton för att transportera egen personal och icke-betalande passagerare eller varor som behövs för företagets verksamhet.

**5 §** Dessa föreskrifter ska tillämpas av fraktagenter och postoperatörer som ansvarar för att utföra någon av följande åtgärder avseende frakt som ska transporteras ombord på ett luftfartyg med ett flygföretag som bedriver kommersiell luftfart och som är eller vill bli säkerhetsgodkänd fraktagent:

1. Kontrollera om en fraktförsändelse kommer från en känd avsändare, en kontoavsändare eller från en annan avsändare.
2. Kontrollera en känd avsändares status i Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan, i syfte att utfärda en säkerhetsstatus.
3. Teckna avtal med åkerier för transport av frakt i enlighet med tillägg 6-E i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998 .
4. Utfärda en säkerhetsstatus för frakt.
5. Säkerhetskontrollera frakt eller utföra andra säkerhetsåtgärder som innebär att frakten är färdig att lastas ombord på ett luftfartyg.
6. Ansvara för skydd av frakt efter att säkerhetsåtgärder har genomförts.

**6 §** I dessa föreskrifter avses med fraktagent även postoperatör och med frakt avses även post, kurir- och expresspaket och med högriskfrakt avses även högriskpost.

**7 §** Dessa föreskrifter ska tillämpas av en verksamhetsutövare som är eller vill bli godkänd som känd avsändare av flygfrakt.

**8 §** Dessa föreskrifter ska tillämpas av verksamhetsutövare som är eller vill bli säkerhetsgodkända leverantörer av förnödenheter för användning ombord på luftfartyg. Med detta avses ett företag som utför något av följande:

1. Levererar mat, dryck och andra förnödenheter för användning ombord till flygföretag som omfattas av kraven i dessa föreskrifter.
2. Säkerhetskontrollerar förnödenheter för användning ombord eller utför andra säkerhetsåtgärder som innebär att förnödenheterna är färdiga att lastas ombord på ett luftfartyg.
3. Ansvarar för skyddet av förnödenheter för användning ombord efter att säkerhetsåtgärder har genomförts.
4. Godkänner kända leverantörer av förnödenheter för användning ombord.

**9 §** Dessa föreskrifter ska tillämpas av verksamhetsutövare som bedriver eller ska bedriva verksamhet med sprängämnesshundar (EDD) inom luftfartsskyddet. Dessa föreskrifter ska även tillämpas av instruktörer som är verksamma i en organisation som erbjuder utbildning av EDD-team.

**10 §** Dessa föreskrifter ska tillämpas av de som är eller vill bli

1. instruktörer som tillhandahåller utbildning för säkerhetspersonal,
2. kända leverantörer av varor till flygplats,
3. kända leverantörer av förnödenheter för användning ombord,
4. validerare av luftfartsskydd i EU, och
5. åkerier med åkeriförsäkrans.

**11 §** Dessa föreskrifter ska tillämpas av svenska och utländska flygföretag som transporterar frakt och post från flygplatser i tredjeland till svenska flygplatser eller vill ansöka om ett ACC3-godkännande i Sverige och som utför eller vill utföra kommersiella transporter av frakt och post med frakt- eller passagerarluftfartyg vars maximala startmassa är 15 ton eller högre.

**12 §** En leverantör av flygtrafikledningstjänst som är certifierad av Transportstyrelsen ska tillämpa 18 kap. i dessa föreskrifter.

### **Sekretess**

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

### **Förordningskrav**

**13 §** Dessa föreskrifter innehåller bestämmelser om luftfartsskydd som utgör ett komplement till

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och



om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002, i den ursprungliga lydelsen, och

2. Kommissionens förordning (EU) nr 2015/1998 av den xxxx om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd, i den ursprungliga lydelsen.

**14 §** Av 2 § förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område framgår att Transportstyrelsen är behörig myndighet för förordningarna i 13 §.

### **Definitioner och förkortningar**

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

<i>ACC3</i>	(Air Carrier Cargo Third Country) flygföretag som är godkända att transportera flygfrakt eller flygpost till unionen från ett tredjelands flygplats
<i>ACS</i>	(Auto Clear Software) mjukvara som används tillsammans med röntgen- eller EDS-utrustning vid säkerhetskontroll av kabinbagage och som kan skilja ut bilder av kabinbagage som inte kan innehålla förbjudna föremål.
<i>avgränsat område</i>	ett område som genom tillträdeskontroll är avskilt antingen från behörighetsområden eller, om det avgränsade området i sig självt är ett behörighetsområde, från andra behörighetsområden på flygplatsen
<i>avvisade personer (INAD)</i>	(Inadmissibles) personer som har nekats inresa till landet
<i>behörighets-handling</i>	behörighetskort för flygplats, passerkort för fordon eller identitetskort
<i>behörighetskort</i>	behörighetshandling som ger tillträde till en flygplats
<i>behörighets-område</i>	SRA eller CSRA
<i>beledsagat lastrumsbagage</i>	bagage som transporteras i lastrummet på ett luft-fartyg, och som har checkats in inför en flygning av en passagerare som reser med samma flygning
<i>besättnings-medlem</i>	person som av operatören utsetts att tjänstgöra ombord på luftfartyget

<i>certifiering</i>	en formell utvärdering utförd av den behöriga myndigheten eller på den behöriga myndighetens vägnar av att en person med tillfredställande resultat har genomgått den erforderliga utbildningen och har den kompetens som krävs för att utföra de tilldelade uppgifterna på ett tillfredsställande sätt
<i>CSRA</i>	(Critical Part of Security Restricted Areas) känslig del av ett behörighetsområde
<i>CTI</i>	(Combined Threat Images) mjukvara som används för utbildning och träning av säkerhetskontrollanter som granskar röntgenbilder och som projicerar bilder av väskor med förbjudna föremål
<i>del av flygplats</i>	Även luftfartyg, bagagevagnar eller andra transportmedel, gångar och bryggor
<i>ECAC</i>	European Civil Aviation Conference
<i>EDD</i>	(Explosive Detection Dog) en spränggämnesshund som tillsammans med hundföraren är utbildad och certifierad i en medlemsstat i enlighet med gällande EU-förordningskrav
<i>EDD-företag</i>	organisation som bedriver verksamhet med spränggämnesshundar inom luftfartsskyddet
<i>EDD-team</i>	spränggämnesshund och hundförare som tillsammans är utbildade och certifierade i enlighet med gällande EU-förordningskrav
<i>EDS</i>	(Explosive Detection System) ett system eller en kombination av olika tekniker för att upptäcka och, med hjälp av larm, avslöja förekomsten av sprängämnen i bagage oavsett vilket material väskan är tillverkad av
<i>ETD</i>	(Explosive Trace Detection) utrustning för att avslöja förekomsten av mycket små mängder explosiva material i bagage eller andra föremål som utsätts för analys
<i>FIR</i>	(Flight Information Region, flyginformationsregion) ett luftrum av definierad omfattning inom vilket flyginformations- och alarmeringstjänster tillhandahålls
<i>flygföretagens materiel</i>	materiel vars avsändare och mottagare båda är ett flygföretag eller materiel som används av ett flygföretag
<i>flygföretagens post</i>	försändelser vars avsändare och mottagare båda är ett flygföretag

<i>flygplatsoperatör</i>	en person, en organisation eller ett företag som driver en flygplats
<i>flygsida</i>	rörelseområdet på en flygplats, angränsande mark och byggnader eller delar av dessa dit tillträdet är begränsat
<i>flygtrafikledningsenhet</i>	(Air Traffic Services Unit, ATS unit) en civil eller militär enhet som ansvarar för att sköta flygtrafik-ledning och en sammanfattande benämning på flyg-kontrollenhet, AFIS-enhet och ATS rapportplats
<i>flygtrafikledningstjänst</i>	(Air Traffic Services, ATS) olika flyginformations-, alarmerings-, flygrådgivnings- och flygkontrolltjänster och en sammanfattande benämning på flygkontroll-enhet, AFIS-enhet och ATS rapportplats (områdes-kontrolltjänst, inflygningskontrolltjänst och flygplats-kontrolltjänst).
<i>frakt</i>	allt gods avsett att transporteras med ett luftfartyg utom bagage, lufttrafikföretagens post, lufttrafikföretagens materiel och förnödenheter för användning ombord
<i>frisökmetod</i>	metod som innebär att en sprängämnesshund används på plats för att eftersöka sprängämnen
<i>FTI</i>	(Fictional Threat Images) mjukvara som används för utbildning och träning av säkerhetskontrollanter som granskar röntgenbilder och som projicerar bilder av förbjudna föremål i befintliga röntgenbilder
<i>förbjudna föremål</i>	vapen, sprängämnen eller andra farliga anordningar, föremål eller ämnen som kan användas för att begå en olaglig handling som äventyrar skyddet av den civila luftfarten
<i>föremål som medförs av andra personer än passagerare</i>	föremål som är avsedda för personligt bruk av den person som för med
<i>förnödenheter för användning ombord</i>	föremål som är avsedda att tas ombord på ett luftfartyg för att användas, konsumeras eller köpas av passagerare eller besättning under flygning. Förnödenheter ska anses vara förnödenheter för användning ombord från det ögonblick då de kan identifieras som sådana.

<i>förnödenheter till flygplatsen</i>	alla föremål som är avsedda för försäljning, eller användning inom flygplatsers behörighetsområde eller som ska tillhandahållas där, utom föremål som medförs av andra personer än passagerare. Förnödenheter ska anses vara förnödenheter till flygplatsen från det ögonblick då de kan identifieras som sådana.
<i>hemvistland</i>	det land i vilket en person har varit bosatt utan avbrott i minst sex månader; ett avbrott innebär oredovisad tid i mer än 28 dagar i anställnings- eller utbildningsförteckningen
<i>HRCM</i>	(High Risk Cargo and Mail) frakt och post som identifieras på grundval av en gemensam riskbedömning inom EU och som kräver att särskilda säkerhetsåtgärder vidtas
<i>ICAOs standarder</i>	ICAOs (International Civil Aviation Organisation) standarder avseende luftfartsskydd enligt annex 17 till Chicagokonventionen
<i>identifierbar flygfrakt/flygpost</i>	frakt eller post som ska transporteras med luftfartyg och där detta framgår av fraktsedeln eller på annat sätt
<i>IED</i>	(Improvised Explosive Device) explosiv anordning
<i>kabinbagage</i>	bagage som är avsett att transporteras i luftfartygets kabin
<i>kompetens</i>	att uppfylla kraven för att kunna utföra relevanta arbetsuppgifter
<i>kontoavsändare</i>	en avsändare som är utsedd av en säkerhetsgodkänd fraktagent och vars frakt bara kan fraktas ombord på ett fraktluftfartyg
<i>känd avsändare</i>	en avsändare som är godkänd av Transportstyrelsen eller av ansvarig myndighet i en medlemsstat och vars frakt kan fraktas både ombord på ett passagerarluftfartyg och ett fraktluftfartyg
<i>känd leverantör av förnödenheter för användning ombord</i>	en leverantör vars åtgärder uppfyller gemensamma säkerhetsregler och säkerhetsstandarder i tillräcklig grad för att förnödenheter för användning ombord ska få levereras till ett flygföretag, men inte direkt till ett luftfartyg
<i>känd leverantör av förnödenheter till flygplats</i>	leverantör vars förfaranden uppfyller gemensamma säkerhetsregler och säkerhetsstandarder i tillräcklig grad för att varor ska få levereras till behörighetsområden på flygplatsen

<i>LAGs</i>	(Liquids, Aerosols and Gels) vätska, geléer och sprayer dvs. krämer, blandningar av vätska och fasta ämnen samt innehåll i tryckbehållare såsom tandkräm, hårgelé, drycker, soppor, saft, parfym, raklödder och annat med liknande konsistens
<i>landsida</i>	de delar av en flygplats, angränsande mark och byggnader eller delar av dessa som inte är flygsida
<i>lastrumsbagage</i>	bagage som är avsett att transporteras i luftfartygets lastrum
<i>LEDS</i>	(Liquid Explosive Detection Systems) teknisk utrustning som används för att upptäcka material som kan utgöra ett hot
<i>luftfartsskydd</i>	en kombination av åtgärder och personella och materiella resurser som syftar till att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar som äventyrar skyddet av den civila luftfarten
<i>lufttrafikföretag</i>	flygföretag
<i>manuell genomsökning</i>	en ytlig kroppsvisitation som utförs utanpå kläder och som genomförs i avsikt att upptäcka vapen, explosiva ämnen och andra förbjudna föremål
<i>medlemsstat</i>	EU-medlemsstater, inklusive Norge, Island och Liechtenstein (EES) samt Schweiz
<i>mindre flygplats</i>	en flygplats med kommersiell trafik med luftfartyg vars maximala startmassa är 10 ton eller högre och som <ol style="list-style-type: none"><li>1. inte har fler än åtta tidtabellslagda avgångar per dygn,</li><li>2. inte har avgångar som är tidtabellslagda samtidigt, och</li><li>3. som endast upprättar ett begränsat CSRA för de områden där säkerhetskontrollerade passagerare, bagage och luftfartyg hanteras.</li></ol>
<i>nationellt säkerhets- program (NASP)</i>	ett samlat dokument som består av Transportstyrelsens föreskrifter avseende luftfartsskyddet samt en informationsdel
<i>nordisk livvakt</i>	en person som utför livvaktuppdrag och som arbetar för den svenska säkerhetspolisen (SÄPO), den danska säkerhetstjänsten Politiets Efterretningstjeneste (PET), den norska säkerhetspolisen Politiets sikkerhetstjeneste (PST) eller den finska säkerhetspolisen (SUPO)

<i>obeledsagat lastrumsbagage</i>	bagage som tas emot för transport i lastrummet på ett luftfartyg och som checkats in av en passagerare som inte finns ombord
<i>oregerliga passagerare</i>	en passagerare som ombord, från det att dörrarna stängs före start till dess att de har öppnats efter landning, begår handlingar såsom hot, våld, skadegörelse eller andra handlingar som äventyrar ordningen eller säkerheten ombord
<i>post</i>	försändelser av brev och andra föremål, förutom flygföretagets post, som är avsedda för leverans till postoperatörer i enlighet med regler utfärdade av världspostförbundet (UPU)
<i>potentiellt störande passagerare</i>	en person som ska utvisas, avvisas eller är lagligen frihetsberövad
<i>pålitlighets- kontroll</i>	en kontroll av en persons identitet, anställning och utbildning de senaste fem åren inklusive en förklaring om eventuellt kriminellt förflutet
<i>regelbunden trafik</i>	serie flygningar där varje flygning utförs med luftfartyg för befordran av passagerare, frakt eller post mot betalning, på ett sådant sätt att det på varje flygning finns platser som allmänheten kan köpa på individuell basis (antingen direkt av lufttrafikföretaget eller av dess agenter eller återförsäljare); vidare bedrivs denna service av flygningar så att den betjänar trafiken mellan samma flygplatser, två eller flera, antingen enligt en utgiven tidtabell, eller så regelbundet eller tätt att flygningarna utgör en tydlig och planmässig serie
<i>registerkontroll</i>	förfarande där uppgifter hämtas från ett register som omfattas av lagen (1998:620) om belastningsregister, lagen (1998:621) om misstankeregister eller lagen (2010:362) om polisens allmänna spaningsregister. Med registerkontroll avses också att uppgifter hämtas som behandlas med stöd av polisdatalagen (2010:361)
<i>REST-metod</i>	(Remote Explosive Scent Training-method) metod som innebär att en sprängämnesshund används för att eftersöka sprängämnen genom att kontrollera prover som tagits från det objekt som ska säkerhetskontrolleras
<i>SCO</i>	säkerhetsstatus som anger att en försändelse uppfyller kraven för transport ombord på ett fraktluftfartyg

<i>SHR</i>	säkerhetsstatus som anger att en försändelse uppfyller kraven för högriskfrakt och högriskpost och kan lastas ombord på passagerar- och fraktluftfartyg
<i>SMD</i>	(Shoe Metal Detector) Skometalldetektor som används för att upptäcka förbjudna metallföremål i skor
<i>SPX</i>	säkerhetsstatus som anger att en försändelse uppfyller kraven för transport ombord på ett passagerar- och fraktluftfartyg
<i>SRA</i>	(Security Restricted Area) del av en flygplats flygsida där, förutom att tillträdet är begränsat, också andra säkerhetsstandarder tillämpas
<i>standard</i>	standard för teknisk utrustning enligt förordning (EU) nr 2015/1998 och kommissionens beslut K(2015) 8005
<i>STEB</i>	(Security Tamper Evident Bag) en förpackning avsedd för vätskor inhandlade på en flygplats eller ombord på ett luftfartyg och som uppfyller gällande ICAO-krav
<i>säkerhetsgodkänd leverantör av förnödenheter för användning ombord</i>	ett säkerhetsgodkänt företag vars förfaranden uppfyller gemensamma säkerhetsregler och säkerhetsstandarder för att förnödenheter ska få levereras direkt till ett luftfartyg. En säkerhetsgodkänd leverantör motsvarar det tidigare begreppet säkerhetsgodkänt cateringföretag.
<i>säkerhetskontroll</i>	utnyttjande av tekniska eller andra metoder avsedda att identifiera och/eller upptäcka förbjudna föremål
<i>säkerhetsområde</i>	ett område utanför flygsidan där frakt, post och förnödenheter för användning ombord klargörs för att lastas ombord på ett luftfartyg
<i>säkerhetspersonal</i>	personal som utför säkerhetskontroll eller andra säkerhetsåtgärder
<i>säkerhetspersonal ombord</i>	en person som är anställd av en stat för att medfölja ett luftfartyg som tillhör ett flygföretag med licens i den staten, i syfte att skydda luftfartyget och personer ombord mot olagliga handlingar som äventyrar säkerheten under flygningen
<i>säkerhetsprövning</i>	sådan säkerhetsprövning som avses i 14 § säkerhets-skyddsförordningen (1996:633) och som innefattar personlig kännedom om den som prövningen gäller, uppgifter som framgår av betyg, intyg och referenser samt uppgifter som framkommit vid registerkontroll

<i>säkerhetsundersökning av luftfartyg</i>	en undersökning inuti luftfartyget och de utrymmen på utsidan som går att nå för att upptäcka förbjudna föremål och olagliga handlingar vilka äventyrar luftfartygets säkerhet
<i>säkerhetsåtgärd</i>	tillämpning av åtgärder som kan förhindra att förbjudna föremål förs in på ett behörighetsområde och att obehöriga personer eller obehöriga fordon får tillträde
<i>säkrat bagage</i>	säkerhetskontrollerat avgående lastrumsbagage som försetts med ett fysiskt skydd som förhindrar att man tillför föremål av något slag i bagaget
<i>tidtabellslagd</i>	en planerad flygning enligt tidtabell som finns publicerad för allmänheten
<i>TIP</i>	(Threat Image Projection) en programvara som genererar fingerade bilder av förbjudna föremål i en verklig röntgenbild av en väska
<i>transfererande passagerare, bagage, frakt eller post</i>	passagerare, bagage, frakt eller post som avreser eller avsänds med ett annat luftfartyg än det med vilket de anländer
<i>transiterande passagerare, bagage, frakt eller post</i>	passagerare, bagage, frakt eller post som avreser eller avsänds med samma luftfartyg som de anlände med
<i>tredje land</i>	ett land som inte är en EU-medlemsstat. Som en EU-medlemsstat räknas i sammanhanget också Norge, Island och Liechtenstein (EES) samt Schweiz
<i>Unionens databas för säkerhet i leveranskedjan</i>	databas som omfattar alla fraktagenter som är säkerhetsgodkända och alla kända avsändare inom EU som är myndighetsgodkända
<i>utvisade personer (DEPO)</i>	(Deportees) personer som har beordrats att lämna landet
<i>validerare för luftfartsskydd i EU</i>	person som är certifierad av Transportstyrelsen eller en annan medlemsstat och som utför valideringar av luftfartsskydd i EU
<i>validering av luftfartsskydd i EU</i>	ett standardiserat, dokumenterat, opartiskt och objektivt förfarande för att inhämta och utvärdera underlag för fastställande av den validerade verksamhetsutövarens grad av efterlevnad av kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomförandeakter



*verksamhets-  
utövare* de företag, organisationer eller andra personer som ska tillämpa dessa föreskrifter

## **2 kap. Godkännande av verksamhetsutövare**

### **Säkerhetsgodkännande av flygplatsoperatörer, flygföretag, fraktagenter, säkerhetsgodkända leverantörer och EDD-företag**

**1 §** Flygplatsoperatörer, flygföretag, fraktagenter, säkerhetsgodkända leverantörer och EDD-företag ska utarbeta ett säkerhetsprogram i enlighet med artikel 12-14 i förordning (EG) nr 300/2008.

**2 §** Flygplatsoperatörer, flygföretag, fraktagenter, säkerhetsgodkända leverantörer och EDD-företag ska ha ett säkerhetsgodkännande och en utsedd säkerhetsansvarig person. En ansökan om godkännande ska skickas till Transportstyrelsen och den ska innehålla

1. en ansökan om godkännande,
2. ett säkerhetsprogram som beskriver hur verksamhetsutövaren omhändertar kraven i relevanta föreskrifter avseende luftfartsskyddet och en beskrivning av den interna kvalitetskontrollen, och
3. namn och meritförteckning för den person som föreslås som säkerhetsansvarig.

Utländska flygföretag omfattas inte av detta krav, men ska utse en kontaktperson för luftfartsskyddet. Kontaktpersonen ska säkerställa att dessa föreskrifter tillämpas vid flygningar till och från flygplatser i Sverige. Flygföretaget ska till Transportstyrelsen lämna uppgift om den utsedda personen, kontaktuppgifter och information om när förändringar sker.

**3 §** Den säkerhetsansvariga personen ska godkännas av Transportstyrelsen.

**4 §** Säkerhetsgodkännandet för fraktagenter och säkerhetsgodkända leverantörer ska omfatta alla platser där verksamhet bedrivs och som omfattas av kraven i dessa föreskrifter. På varje plats ska en lokalt säkerhetsansvarig person utses. Den lokalt säkerhetsansvarige behöver inte godkännas av Transportstyrelsen.

**5 §** Säkerhetsgodkända leverantörer ska bifoga en försäkran i enlighet med tillägg 8-A i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998 till ansökan om godkännande.

**6 §** Fraktagenter ska bifoga en försäkran i enlighet med tillägg 6-A i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998 till ansökan om godkännande.

### Godkännande av ACC3

**7 §** Flygföretag som transporterar frakt från en flygplats i tredje land ska ha ett ACC3-godkännande av en medlemsstat i enlighet med punkt 6.8.1.1 i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**8 §** Flygföretag som ansöker om ett ACC3-godkännande ska uppfylla kraven i enlighet med punkt 6.8.1.2 i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**9 §** *Sekretess*

**10 §** *Sekretess*

**11 §** *Sekretess*

### Godkännande av kända avsändare av flygfrakt

**12 §** Kända avsändare av flygfrakt ska ha ett godkännande. En ansökan om godkännande ska skickas till Transportstyrelsen och den ska innehålla

1. en ansökan om godkännande,
2. organisationens namn, adress och organisationsnummer,
3. vilken plats/er eller anläggning/ar ansökan avser,
4. kontaktperson och kontaktuppgifter, och
5. namn på den person som är utsedd att ansvara för säkerhetsåtgärderna på de platser eller anläggningar som ansökan avser.

**13 §** En verksamhetsutövare som vill ansöka om godkännande som känd avsändare av flygfrakt måste anlita en validerare som är certifierad av Transportstyrelsen. Den certifierade valideraren ska utföra en validering på plats i enlighet med punkt 6.4.1.2 i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

Det dokument som en certifierad validerare tar fram i samband med en validering gäller som en ansökan om godkännande.

**14 §** En verksamhetsutövare som vill bli godkänd som känd avsändare för flygfrakt ska även utse en säkerhetsansvarig person i enlighet med punkt 6.4.1.3 i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**15 §** Ett godkännande gäller i fem år. Då ska en ny ansökan om godkännande göras och en ny validering utföras i enlighet med punkterna 6.4.1.4 och 6.4.1.5 i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

### Godkännande säkerhetspersonal

**16 §** Verksamhetsutövare ska säkerställa att godkännande av säkerhetspersonal sker i enlighet med punkterna 11.3.1. – 11.3.5 i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998 för

1. säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av passagerare, kabinbagage och lastrumsbagage,
2. säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och medförda föremål,

3. säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av frakt,
4. säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av flygföretagens post och materiel, förnödenheter för användning ombord och förnödenheter till flygplatsen,
5. säkerhetspersonal som utför inspektion av fordon, och
6. säkerhetspersonal som utför tillträdeskontroll, övervakning och patrullering.

**17 §** Ett godkännande av säkerhetspersonal förutsätter att utbildning har genomgått och att teoretiska och praktiska prov samt praktik på arbetsplatsen har genomförts med godkänt resultat.

**18 §** Följande ska ha genomförts och finnas dokumenterat hos verksamhetsutövaren för att Transportstyrelsen ska kunna utfärda ett godkännande av säkerhetspersonal:

1. Genomförd kontroll av att personen uppfyller rekryteringskrav.
2. Genomförd säkerhetsprövning med godkänt resultat.
3. Genomförd grundutbildning.
4. Genomförd teoretisk och arbetsspecifik utbildning.
5. Genomförd praktik på arbetsplatsen inklusive genomfört praktiskt prov med godkänt resultat.
6. Ett bildtolkningstest med godkänt resultat för personal som ska arbeta med bildtolkningsuppgifter vid röntgen, EDS eller säkerhetsskanner.

### **Certifiering av instruktörer**

**19 §** En instruktör som är verksam i en organisation som utbildar säkerhetspersonal eller EDD-team ska vara certifierad av Transportstyrelsen.

**20 §** Instruktörer ska certifieras i enlighet med punkt 11.5.1. 2 st. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**21 §** Den som ska certifieras som instruktör ska ha ansvar för att utforma och genomföra utbildningar av säkerhetspersonal eller EDD-team. En instruktörs ansvar omfattar ansvar för att

1. utbildningsprogram och kursinnehåll är utformade i enlighet med gällande föreskrifter,
2. utbildningsprogrammet omfattas av kvalitetskontroll,
3. personer som deltar i genomförandet av utbildningen har rätt kompetens, och
4. utbildningen resulterar i rätt kompetenser.

**22 §** En ansökan om certifiering av en instruktör ska sändas till Transportstyrelsen och innehålla följande:

1. Namn och personuppgifter för den instruktör ansökan avser.
2. Organisationens namn och adress samt organisationsnummer.
3. En beskrivning av personens uppgifter i organisationen.
4. En meritförteckning innehållande relevant utbildning och kompetens.
5. Utbildningsprogrammet.

**23 §** Instrukörer som ska bli certifierade ska med godkänt resultat ha genomgått en utbildning som tillhandahålls eller som erkänts av Transportstyrelsen eller en behörig myndighet i en annan medlemsstat.

**24 §** Instrukörer ska minst en gång per år delta i den utbildning som Transportstyrelsen tillhandahåller eller har erkänt för att bibehålla sin certifiering.

### **Certifiering av EDD-team**

**25 §** EDD och EDD-team ska certifieras i enlighet med punkterna 12.9.1.4.- 12.9.1.8. och 12.9.4.1.-12.9.4.5. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

Tillägg 12-D tillhandahålls av Transportstyrelsen. Tillägg 12-E återfinns i bilaga 1 och tillägg 12-F återfinns i bilaga 2.

### **Certifiering av validerare för luftfartsskydd i EU**

**26 §** En person som är verksam i en organisation och som ska utföra validering av luftfartsskydd ska vara certifierad av Transportstyrelsen.

**27 §** En validerare som ska bli certifierad ska med godkänt resultat ha genomgått en utbildning som tillhandahålls av eller som erkänts av Transportstyrelsen.

Ett godkännande gäller i högst fem år enligt punkt 11.6.3.8 i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**28 §** En ansökan om certifiering ska sändas till Transportstyrelsen och innehålla

1. namn och personuppgifter för den validerare som ansökan avser,
2. organisationens namn och adress samt organisationsnummer,
3. en beskrivning av personens uppgifter i organisationen, och
4. en meritförteckning innehållande relevant utbildning och kompetens.

**29 §** En validerare ska minst en gång per år delta i den utbildning som tillhandahålls eller erkänts av Transportstyrelsen för att bibehålla sin certifiering.

### **Återkallelse av säkerhetsgodkännande, godkännande eller certifiering**

**30 §** Ett säkerhetsgodkännande, ett godkännande eller en certifiering kan begränsas eller återkallas om kraven avseende luftfartsskyddet inte uppfylls. De kan också återkallas om verksamhetsutövaren inte längre bedriver en verksamhet som omfattas av kraven i enlighet med dessa föreskrifter.

Ett flygföretags säkerhetsgodkännande kan också återkallas om företaget inte längre har ett gällande AOC (Air Operator Certificate).

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

En certifiering av en instruktör kan begränsas eller återkallas om den utbildning som instruktören tillhandahåller inte ger önskad kompetens eller om instruktören i övrigt inte uppfyller kraven i enlighet med dessa föreskrifter.

### **3 kap. Organisation, kvalitetskontroll, rapportering och planering för särskilda händelser**

#### **Organisation och ansvar**

**1 §** Den verksamhetsansvarige hos flygplatsoperatörer, flygföretag, fraktager, säkerhetsgodkända leverantörer och EDD-företag är ansvarig för att:

1. Verksamheten finansieras, utförs och följs upp i enlighet med dessa föreskrifter.
2. Tillsätta kvalificerad/kompetent och tillräcklig personal för verksamheten som ska utföras i enlighet med dessa föreskrifter.
3. Utse en säkerhetsansvarig som har ansvar och befogenheter att leda den dagliga verksamheten relaterad till luftfartsskyddet och som rapporterar direkt till den verksamhetsansvarige.

**2 §** Flygplatsoperatörer som utför säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage ska säkerställa att det i varje arbetslag som utför säkerhetskontroller finns en person som är ansvarig för arbetslaget.

**3 §** När uppgifter utförs av en underleverantör ansvarar flygplatsoperatören, flygföretaget, fraktagenten, den säkerhetsgodkända leverantören och EDD-företaget för att verksamheten uppfyller kraven enligt dessa föreskrifter.

**4 §** Flygplatsoperatörer, flygföretag, fraktager, säkerhetsgodkända leverantörer och EDD-företag ska informera Transportstyrelsen om större förändringar i organisationen som kan ha betydelse för luftfartsskyddet.

Utländska flygföretag omfattas inte av detta krav.

**5 §** Flygplatsoperatörer som bedriver verksamhet på en flygstation ska säkerställa att säkerhetsstandarden avseende luftfartsskyddet regleras i en överenskommelse med den militära myndigheten.

**6 §** Flygplatsoperatören ska ha en säkerhetskommitté. Kommittén ska bistå flygplatsoperatören med att koordinera genomförandet av säkerhetsåtgärderna i enlighet med flygplatsens säkerhetsprogram.

#### **Kvalitetskontroll**

**7 §** Flygplatsoperatörer, flygföretag, fraktager, säkerhetsgodkända leverantörer och EDD-företag ska ha ett program för intern kvalitetskontroll som kan identifiera avvikelser från det egna säkerhetsprogrammet. Programmet ska beskriva hur och med vilken frekvens verksamheten följs upp, och det ska även omfatta säkerhetsåtgärder som utförs av underleverantörer.

En verksamhetsutövare ska som en del av den interna kvalitetskontrollen genomföra tester av säkerhetskontrollen med förbjudna föremål för att utvärdera effektiviteten av åtgärderna.

## Rapportering

**8 §** Flygplatsoperatörer, flygföretag, fraktagenter, säkerhetsgodkända leverantörer och EDD-företag ska skriftligen och utan dröjsmål till Transportstyrelsen rapportera händelser som rör

1. flygkapningar, sabotage eller gisslantagningar,
2. bombhot,
3. andra incidenter som rör luftfartsskyddet, och
4. utökade åtgärder som vidtagits efter beslut av verksamhetsutövaren.

**9 §** Innan ett flygföretag etablerar en ny flyglinje från en flygplats som flygföretaget inte tidigare har trafikerat eller inte har aktuell kännedom om, ska flygföretaget kontrollera att säkerhetsåtgärderna i det egna säkerhetsprogrammet går att uppfylla.

## Planering för särskilda händelser

**10 §** Flygplatsoperatörer ska ta fram åtgärdsplaner för särskilda händelser efter samråd med berörda myndigheter.

**11 §** Flygplatsoperatörer ska utarbeta åtgärdsplaner för situationer som rör

1. kapade eller bombhotade luftfartyg,
2. bombhot mot flygplatsen inklusive luftfartyg på marken,
3. sabotagehot mot flygplatsanläggningar,
4. påträffade misstänkta föremål,
5. fel på teknisk utrustning för säkerhetskontroll, och
6. tillträdeskontroll och avstängning av allmänna områden.

Flygplatsoperatörer ska pröva, öva och utvärdera tillämpningen av åtgärdsplanerna. Flygplatsoperatören ska fastställa hur ofta detta ska utföras med hänsyn till omfattningen av verksamheten och i förhållande till de olika situationerna.

**12 §** Flygplatsoperatörer ska säkerställa att det ska finnas en organisation som ansvarar för särskilda händelser och som är anpassad till flygplatsens storlek och omfattning på trafik. Det ska också finnas procedurer och rutiner etablerade för information och kommunikation.

**13 §** Flygplatsoperatörer ska säkerställa att det finns en utsedd uppställningsplats för ett kapat eller bombhotat luftfartyg på flygplatsen.

**14 §** Flygföretag ska utarbeta åtgärdsplaner för situationer som rör

1. kapning av ett luftfartyg,
2. bombhot mot ett luftfartyg,
3. påträffade misstänkta föremål,
4. höjd hotbild,
5. högriskflygningar, och

6. fel på teknisk utrustning som används vid säkerhetskontroll när sådan utförs i egen regi.

Åtgärdsplanerna ska testas i praktiska övningar med lämpliga intervall som fastställs av flygföretaget.

Utländska flygföretag omfattas inte av detta krav.

**15 §** Flygföretag ska vid hot göra en bedömning av hotet och vid behov vidta utökade åtgärder.

**16 §** Flygföretag ska säkerställa att företaget har etablerade procedurer och rutiner för information och kommunikation om händelser och åtgärder som rör luftfartsskyddet.

Utländska flygföretag omfattas inte av detta krav.

**17 §** Säkerhetsgodkända leverantörer ska utarbeta åtgärdsplaner för särskilda händelser och situationer som rör

1. bombhot,
2. sabotagehot,
3. påträffade misstänkta föremål, och
4. fel på teknisk utrustning för säkerhetskontroll.

## **4 kap. Utbildning, kompetenskrav, säkerhetsprövning och pålitlighetskontroll**

### **Allmänna bestämmelser**

**1 §** Verksamhetsutövare ska vid rekrytering och utbildning säkerställa kraven i enlighet med punkt 11 i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

**2 §** Verksamhetsutövare kan vid bedömning av en persons utbildningsbehov beakta tidigare förvärvad kompetens i enlighet med punkterna 11.0.5.- 11.0.7. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**3 §** Verksamhetsutövare ska säkerställa att en certifierad instruktör används för utbildning i enlighet med punkt 11.5.1. 2 st. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

Grundutbildning, arbetsspecifik utbildning och repetitionsutbildning ska utföras av en certifierad instruktör för

1. säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av passagerare, kabinbagage och lastrumsbagage,
2. säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och medförda föremål,
3. säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av frakt,
4. säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av flygföretagens post och materiel, förnödenheter för användning ombord och förnödenheter till flygplatsen,
5. säkerhetspersonal som utför inspektion av fordon, och
6. säkerhetspersonal som utför tillträdeskontroll, övervakning och patrullering, och
7. EDD och EDD-team.

## Rekrytering, säkerhetsprövning och pålitlighetskontroll

**4 §** Verksamhetsutövare ska vid rekrytering säkerställa att kraven avseende säkerhetsprövning, pålitlighetskontroll, anställningsförfarandet och dokumentation uppfylls i enlighet med punkterna 11.1.1.-11.1.8. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

### *Säkerhetsprövning*

**5 §** Följande personalkategorier ska genomgå säkerhetsprövning:

1. Personer med oeskorterat tillträde till behörighetsområden och säkerhetsområden.
2. Säkerhetspersonal.
3. Personer som i mer än ringa omfattning får tillgång till sekretesskyddad information som har betydelse för luftfartsskyddet.
4. Personer med identitetskort för besättningar.
5. Säkerhetsansvariga personer.
6. Instrukörer som genomför utbildning av säkerhetspersonal och EDD-team.
7. Validerare av luftfartsskydd i EU.
8. Hundförare i ett EDD-team.

**6 §** En ansökan om registerkontroll ska skickas till Transportstyrelsen som enligt 27 § säkerhetsskyddsförordningen beslutar om att registerkontroll ska göras. Transportstyrelsen prövar sedan betydelsen av de uppgifter som framkommer vid registerkontrollen.

### *Undantag från säkerhetsprövning*

**7 §** Följande personer ska betraktas som pålitliga ur säkerhetssynpunkt:

1. Befattningshavare vid Transportstyrelsens sjö- och luftfartsavdelning som enligt särskilt beslut har placerats i säkerhetsklass  $\pm 3$  enligt säkerhetsskyddslagen (1996:627) eller som genomgått säkerhetsprövning.
2. Polisman enligt definitionen i polisförordningen (1998:1558).
3. Anställda vid en polismyndighet, inom Försvarsmakten eller inom Tullverket som enligt särskilt beslut har placerats i säkerhetsklass 1–3 enligt säkerhetsskyddslagen.

**8 §** Den som ansvarar för ett behörighetsområde eller ett säkerhetsområde får göra undantag från kravet på säkerhetsprövning när ett behörighetskort utfärdas, under förutsättning att

1. den person som ska säkerhetsprövas är anställd inom en medlemsstat och arbetsgivaren kan visa eller intyga att personen redan är säkerhetsprövad. En säkerhetsprövning i enlighet med dessa föreskrifter ska dock utföras inom fem år, eller
2. den person som ska säkerhetsprövas är anställd i ett annat land än en medlemsstat och arbetsgivaren kan visa eller intyga att personen redan är säkerhetsprövad. Ett sådant behörighetskort får vara giltigt i högst tre



månader. Om ett nytt behörighetskort utfärdas efter tre månader ska en säkerhetsprövning utföras i enlighet med dessa föreskrifter.

**9 §** Undantagen enligt 8 § får även tillämpas när en verksamhetsutövare utfärdar identitetskort för besättningar.

**10 §** En säkerhetsprövning enligt kraven i punkt 11.1.5 i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998 behöver inte regelbundet upprepas för en person som har varit anställd utan uppehåll.

#### *Pålitlighetskontroll*

**11 §** Personer som inte omfattas av kraven enligt 5 §, men som har tillträde till identifierbar flygfrakt, förnödenheter för användning ombord eller förnödenheter till flygplatsen, ska genomgå en pålitlighetskontroll i enlighet med punkterna 11.1.4 och 11.15 i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**12 §** En pålitlighetskontroll enligt kraven i punkt 11.1.5 i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998 behöver inte regelbundet upprepas för en person som har varit anställd utan uppehåll.

#### **Utbildningsprogram och dokumentation**

**13 §** En verksamhetsutövare som har personal som omfattas av krav på utbildning enligt dessa föreskrifter ska ha ett utbildningsprogram som omfattar relevanta utbildningar.

**14 §** Utbildningsprogrammet ska ange utbildningsinnehåll, tidplaner för genomförande och målsättning med respektive utbildning och ska omfatta

1. grundutbildning,
2. teoretisk och arbetsspecifik utbildning,
3. praktik på arbetsplatsen, och
4. repetitionsutbildning.

**15 §** Utbildningsprogrammet kan utgöra en separat dokument eller en del av säkerhetsprogrammet. När en verksamhetsutövare använder en instruktör som har certifierats av Transportstyrelsen för utbildning behöver inte de delar som utbildningen omfattar beskrivas i utbildningsprogrammet. Det ska dock framgå vem som ansvarar för dessa delar av utbildningen samt en tidplan för genomförande för respektive personalkategori.

Utbildningsprogrammet ska omfattas av den interna kvalitetskontrollen.

**16 §** EDD-företags utbildningsprogram kan utgöra ett separat dokument eller en del av säkerhetsprogram och ska innehålla en beskrivning av hur företaget utbildar EDD-team.

Utbildning kan genomföras

1. i egen regi av EDD-företagets egna instruktörer som är certifierade i enlighet med dessa föreskrifter, eller

2. av andra instruktörer som är certifierade av Transportstyrelsen eller behörig myndighet i en annan medlemsstat.

**17 §** En verksamhetsutövare som har personal som omfattas av krav på utbildning enligt dessa föreskrifter dokumentera utförd utbildning och repetitionsutbildning enligt kraven i punkterna 11.2.1.4., 11.4.4. och 12.9.3.13. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998

## Utbildning

### *Allmänna bestämmelser*

**18 §** Verksamhetsutövare ska säkerställa att personalen är utbildad i enlighet med punkterna 11.2.1.1.-11.2.1.4. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**19 §** Efter genomförd utbildning ansvarar en instruktör som är certifierad av Transportstyrelsen för att kvalitetssäkra säkerhetspersonalens teoretiska kompetens samt den kompetens som förvärvats under den arbetsspecifika utbildningen. Verksamhetsutövaren ansvarar för genomförande av praktik på arbetsplatsen.

### *Grundutbildning*

**20 §** Verksamhetsutövare ska säkerställa att grundutbildningen genomförs i enlighet med punkt 11.2.2. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998 för

1. säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av passagerare, kabinbagage och lastrumsbagage,
2. säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och medförda föremål,
3. säkerhetspersonal som utför inspektion av fordon,
4. säkerhetspersonal som utför tillträdeskontroll, övervakning och patrullering,
5. arbetslagsansvariga, och
6. säkerhetsansvariga.

### *Arbetsspecifik utbildning*

**21 §** Verksamhetsutövare ska säkerställa att arbetsspecifik utbildning genomförs i enlighet med punkterna 11.2.3.1.-11.2.3.10. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998 för

1. säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av passagerare, kabinbagage och lastrumsbagage,
2. säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och medförda föremål,
3. säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av frakt,
4. säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av flygföretagens post och materiel, förnödenheter för användning ombord och förnödenheter till flygplatsen,
5. säkerhetspersonal som utför inspektion av fordon,

6. säkerhetspersonal som utför tillträdeskontroll, övervakning och patrullering,

7. personal som utför säkerhetsundersökning av luftfartyg,

8. personal som ansvarar för skydd av luftfartyg,

9. personal som ansvarar för bagagets anknytning till passagerare,

10. personal som utför andra säkerhetsåtgärder än säkerhetskontroll avseende frakt, och

11. personal som utför andra säkerhetsåtgärder än säkerhetskontroll avseende flygföretagens post och materiel, förnödenheter för användning ombord och förnödenheter till flygplatsen.

**22 §** Personer som ska utföra säkerhetskontroll av personer, kabinbagage, lastrumsbagage, frakt ska ha teoretisk kunskap om farligt gods på en övergripande nivå och kunskap om rutiner för hantering när farligt gods påträffas vid säkerhetskontrollen.

#### *Standardiserat bildtolkningstest*

**23 §** Ett standardiserat bildtolkningstest ska innehålla minst 400 bilder, varav 50 bilder ska innehålla förbjudna föremål med tyngdpunkt på skjutvapen och explosiva anordningar. Testet kan innehålla fler bilder, dock måste förhållandet mellan totala antalet bilder och antalet bilder som innehåller förbjudna föremål vara oförändrat.

**24 §** Ett standardiserat bildtolkningstest kan genomföras som en löpande sekvens eller med enstaka bilder. Den som utför testet ska kunna identifiera minst 80 % av de bilder som innehåller förbjudna föremål.

Den som utför testet får göra maximalt 100 markeringar i syfte att säkerställa förmågan att identifiera förbjudna föremål.

Det finns ingen fastställd maximal tid för genomförandet av testet och det kan genomföras två gånger vid behov. Har testet genomförts två gånger utan godkänt resultat ska kompletterande utbildning genomföras innan testet kan göras på nytt.

#### *Teoretiskt och praktiskt prov*

**25 §** Det teoretiska provet ska genomföras i syfte att kontrollera att nödvändig kompetens uppnåtts efter genomförd teoretisk utbildning.

Det praktiska provet ska genomföras i syfte att kontrollera den praktiska förmågan att arbeta inom de områden som utbildningen omfattat.

Praktik på arbetsplatsen ska genomföras i syfte att säkerställa att en person som har genomgått utbildning kan fungera självständigt i den operativa driften.

*Särskild utbildning för arbetslagsansvariga*

**26 §** Verksamhetsutövare ska säkerställa att särskild utbildning för arbetslagsansvariga genomförs i enlighet med punkt 11.2.4. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

*Särskild utbildning för säkerhetsansvariga*

**27 §** Verksamhetsutövare ska säkerställa att särskild utbildning för säkerhetsansvariga genomförs i enlighet med punkt 11.2.5. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**28 §** En säkerhetsansvarig eller lokalt ansvarig person ska fortlöpande hålla sig uppdaterad om förändringar inom sitt ansvarsområde.

*Utbildning av personer som medges oeskorterat tillträde till SRA och CSRA*

**29 §** Verksamhetsutövare ska säkerställa att utbildning av personal som kommer att ha oeskorterat tillträde till SRA och CSRA genomförs i enlighet med punkterna 11.2.6.1.-11.2.6.3. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

*Utbildning av personer som behöver allmän utbildning i säkerhetsfrågor*

**30 §** Verksamhetsutövare ska säkerställa att allmän utbildning i säkerhetsfrågor genomförs i enlighet med punkt 11.2.7. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998 för

1. personal hos en känd leverantör som har tillgång till identifierbara förnödenheter till flygplatsen,
2. personal hos en känd leverantör som har tillgång till identifierbara förnödenheter för användning ombord på ett luftfartyg,
3. personal hos en känd avsändare som har tillgång till identifierbar flygfrakt, och
4. personal på ett åkeri som undertecknat en åkeriförsäkring och som transporterar identifierbar flygfrakt.

*Besättningsmedlemmar*

**31 §** Besättningsmedlemmar ska ha kunskap om

1. ansvar och uppgifter för besättningsmedlemmar enligt flygföretagets säkerhetsprogram,
2. procedurer när en passagerare inte infinner sig för ombordstigning,
3. beteenden hos tänkbara gärningsmän,
4. åtgärder vid kapningar på marken och under flygning,
5. procedurer för kommunikation mellan flyg- och kabinbesättning relaterat till stängd och låst dörr till cockpit,
6. viktiga psykologiska faktorer avseende hantering av kapare,
7. procedurer för hantering av förbjudna eller misstänkta farliga föremål under flygning, och

8. Transportstyrelsens roll som ansvarig myndighet för luftfartsskyddet.

**32 §** Besättningsmedlemmar ska ha följande kunskap om hantering av oregleriga passagerare när det gäller

1. flygföretagets policy,
2. flygföretagets statistik över inträffade händelser,
3. relevanta internationella konventioner,
4. befälhavarens befogenheter och skyldigheter,
5. passagerarnas rättigheter,
6. villkor för transport, t.ex. rätt att neka ombordstigning,
7. olika grader av oregleriga beteenden,
8. troliga skäl till att passagerare kan uppträda aggressivt,
9. verbal och icke verbal kommunikation,
10. hantering av problemsituationer,
11. kulturella skillnader,
12. stressfaktorer,
13. varningar till passagerare,
14. taktiskt uppträdande och självförsvar inklusive hantering av handfängsel genom praktiska övningar,
15. rapporteringssystem internt och till berörda myndigheter, och
16. kontakter med och information till polismyndighet vid ankomst.

#### *Repetitionsutbildning*

**33 §** Verksamhetsutövare ska säkerställa att personal genomgår repetitionsutbildning i enlighet med punkt 11.4.3. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998. Repetitionsutbildning ska genomföras för

1. säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av passagerare, kabinbagage och lastrumsbagage,
2. säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och medförda föremål,
3. säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av frakt,
4. säkerhetspersonal som utför säkerhetskontroll av flygföretagens post och materiel, förnödenheter för användning ombord och förnödenheter till flygplatsen,
5. säkerhetspersonal som utför inspektion av fordon,
6. säkerhetspersonal som utför tillträdeskontroll, övervakning och patrullering,
7. personal som utför säkerhetsundersökning av luftfartyg,
8. personal som ansvarar för skydd av luftfartyg,
9. personal som ansvarar för bagagets anknypning till passagerare,
10. personal som utför andra säkerhetsåtgärder än säkerhetskontroll avseende frakt, och
11. personal som utför andra säkerhetsåtgärder än säkerhetskontroll avseende flygföretagens post och materiel, förnödenheter för användning ombord och förnödenheter till flygplatsen.

**34 §** Verksamhetsutövare ska säkerställa att personal som arbetar med röntgen eller EDS och bildtolkning genomgår repetitionsutbildning i enlighet med punkt 11.4.1. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**35 §** Verksamhetsutövare ska säkerställa att personal som arbetar med säkerhetsskanner och bildgranskning genomgår repetitionsutbildning i enlighet med punkt 11.4.2. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

### **Instruktörer och validerare**

#### *Kompetenskrav för instruktörer*

**36 §** Instruktörer ska genomgå utbildning och uppfylla kompetenskraven i enlighet med punkterna 11.2.2, 11.5.1. och 11.5.2. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**37 §** En certifierad instruktör ska tillämpa ett utbildningsprogram som omfattar utbildningar enligt dessa föreskrifter och programmet ska beskriva

1. innehållet i respektive utbildning,
2. tidplan och upplägg för genomförande, och
3. hur kvalitetskontroll av utbildningen genomförs.

#### *Kompetenskrav för validerare*

**38 §** Validerare ska uppfylla kompetenskraven i enlighet med punkt 11.6.3.5. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**39 §** En validerare ska säkerställa att en valideringsrapport uppfyller kraven i enlighet med punkterna 11.6.5.1.-11.6.5.6. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**40 §** För validerare som enbart utför valideringar i Sverige gäller kraven enligt 38 och 39 §§ med undantag för

1. att valideringsrapporten ska vara på engelska enligt punkt 11.6.5.6 i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998, och
2. kunskaper om ICAOs standarder för luftfartsskydd enligt punkt 11.6.3.5 i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998

### **EDD och EDD-team**

#### *Generella utbildningskrav för EDD*

**41 §** EDD och EDD-team ska genomgå utbildning i enlighet med punkterna 12.9.3.1.- 12.9.3.6. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

#### *Grundutbildning för EDD*

**42 §** EDD och EDD-team ska genomgå grundutbildning i enlighet med punkterna 12.9.3.7. och 12.9.3.8. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

43 § *Sekretess*

44 § *Sekretess*

45 § *Sekretess*

#### *Repetitionsutbildning för EDD*

46 § EDD och EDD-team ska genomgå repetitionsutbildning i enlighet med punkterna 12.9.3.9.-12.9.3.12. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

Tillägg 12-D tillhandahålls av Transportstyrelsen.

#### *Operativ träning*

47 § EDD och EDD-team ska genomgå operativ träning i enlighet med punkterna 12.9.3.14.-12.9.3.15. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

Tillägg 12-D tillhandahålls av Transportstyrelsen.

#### *Kvalitetskontroll EDD*

48 § Kvalitetskontrollen av ett EDD-team ska uppfylla utföras i enlighet med punkt 12.9.5.1. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

Tillägg 12-G återfinns i bilaga 3.

49 § För att uppfylla kravet avseende extern kvalitetskontroll enligt bilaga 3 punkt 2 ska tester av ett EDD-team anmälas till Transportstyrelsen senast 14 dagar i förväg. Transportstyrelsen kan delta i en sådan kontroll eller begära in skriftlig dokumentation av resultatet av en genomförd kvalitetskontroll.

50 § Testprotokollet som ska användas för kvalitetskontroller enligt bilaga 3 punkt 5 ska ingå som en del i EDD-företagets säkerhetsprogram.

## **5 kap. Områden på en flygplats**

### **Planering av områden**

1 § Flygplatsoperatörer ska upprätta områden i enlighet med punkt 1.1. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

2 § Flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och fraktagerter med eget ansvar för byggnader med krav på tillträdeskontroll ska upprätta behörighetsområden i enlighet med punkt 1.1.2. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

3 § Flygplatsoperatörer, flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och fraktagerter ska informera Transportstyrelsen om större ny-, till- och ombyggnationer.

4 § Flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och fraktagerter som har ett eget ansvar för en byggnad som ligger i gränsen mellan landsida och

flygsida ska samråda med flygplatsoperatören avseende förutsättningarna för luftfartsskyddet.

Behörighetsområden ska upprättas för hantering av frakt och förnödenheter för användning ombord som avses att lastas ombord på ett luftfartyg. Området ska minst uppfylla kraven på tillträdes- och säkerhetskontroll som motsvarar flygplatsens upprättande områden dit direkt tillträde medges.

### **Gränser mellan olika områden**

**5 §** Flygplatsoperatörer ska upprätta gränser mellan olika områden på en flygplats i enlighet med punkterna 1.1.1.1. och 1.1.1.2. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

### **Behörighetsområden (SRA)**

**6 §** Flygplatsoperatörer, flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och fraktagerter ska upprätta SRA i enlighet med punkterna 1.1.2.1.-1.1.2.3. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

### **Känsliga delar av behörighetsområden (CSRA)**

**7 §** Flygplatsoperatörer, flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och fraktagerter ska upprätta CSRA i enlighet med punkterna 1.1.3.2.-1.1.3.4. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**8 §** Flygplatsoperatörer ska informera flygföretagen om förändringar av områdets status i enlighet med punkt 3.0.5. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**9 §** *Sekretess*

### **Avgränsade områden**

**10 §** Flygplatsoperatörer ska upprätta avgränsade områden i enlighet med punkt 2. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

Mindre flygplatser omfattas inte av detta krav.

**11 §** En flygplatsoperatör ska upprätta avgränsade områden för trafik med luftfartyg och annan typ av verksamhet som inte omfattas av kraven enligt dessa föreskrifter.

Flygplatsoperatören ska uppfylla följande krav för de avgränsade områdena:

1. Beskriva områdena i säkerhetsprogrammet.
2. Säkerställa att området är väl avgränsat från behörighetsområden.
3. Säkerställa att gränsen mellan ett avgränsat område och ett behörighetsområde är tydligt markerad.
4. Säkerställa att luftfartyg, passagerare och bagage hålls åtskilda från övrig trafik som omfattas av dessa föreskrifter.



5. Säkerställa att annan typ av verksamhet på området hålls åtskild från flygplatsens verksamhet som omfattas av dessa föreskrifter.

6. Säkerställa att personer och verksamheter på ett avgränsat område har kunskap om områdets status och kraven på tillträde till behörighetsområden.

7. Får medge att en verksamhetsutövare på ett avgränsat område som har eget tillträde från landsidan till flygsidan, själv utför tillträdeskontrollen till flygsidan. Flygplatsoperatören ska säkerställa att verksamhetsutövaren informeras om de villkor som gäller för medgivandet.

### **Byggnader belägna utanför flygsidan**

**12 §** Flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och fraktagerter med byggnader som är belägna utanför flygsidan ska upprätta säkerhetsområden för hantering av förnödenheter för användning ombord och för frakt som ska lastas ombord på ett luftfartyg.

**13 §** Tillträdet till säkerhetsområdet ska kontrolleras så att inga obehöriga kommer in på området.

**14 §** Om oeskorterat tillträde till ett säkerhetsområde medges ska en behörighetshandling utfärdas.

En behörighetshandling ska vara försedd med namn och foto och ha en giltighetstid som är begränsad till fem år. Behörighetshandlingen ska bäras väl synligt.

**15 §** En besökare som behöver tillträde till ett säkerhetsområde ska tilldelas en besökshandling och bära den väl synligt samt eskorteras av en utsedd person.

## **6 kap. Tillträdeskontroll och inspektion av fordon**

### **Tillträdeskontroll**

**1 §** Flygplatsoperatörer, flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och fraktagerter ska utföra tillträdeskontroll i enlighet med punkt 1.2. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

**2 §** Flygplatsoperatörer, flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och fraktagerter ska säkerställa att tillträde till flygsidan begränsas för obehöriga personer och fordon i enlighet med punkterna 1.2.1.1.-1.2.1.4. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

Mindre flygplatser omfattas inte av detta krav.

**3 §** Flygplatsoperatörer, flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och fraktagerter ska säkerställa att tillträde till SRA och CSRA kontrolleras i enlighet med punkterna 1.2.2.1.-1.2.2.6. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

Vilka identitetskort som kan erkännas enligt punkt 1.2.2.2 e) meddelas i särskilt beslut från Transportstyrelsen.

Mindre flygplatser omfattas inte av kraven enligt punkterna 1.2.2.2 och 1.2.2.4.

4 § Flygplatsoperatörer ska medge tillträde till behörighetsområden för medföljande till ensamresande minderåriga barn och till funktionshindrade personer i de fall då den eller de medföljande har ett tillstånd från det berörda flygföretaget.

### **Undantag från tillträdeskontroll**

5 § *Sekretess*

### **Eskorterat tillträde**

6 § Flygplatsoperatörer, flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och fraktagenter ska säkerställa att eskorterat tillträde sker i enlighet med punkterna 1.2.7.1.-1.2.7.5. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

### **Inspektion av fordon**

7 § Flygplatsoperatörer, flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och fraktagenter ska vid inpassering till ett eget behörighetsområde inspektera fordon i enlighet med punkt 1.4. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

8 § Flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och fraktagenter får inte tillåta att fordon som kommer från landsidan passerar in på flygplatsens behörighetsområden utan ska hänvisa dessa till flygplatsens inpasseringspunkter för fordon.

9 § Flygplatsoperatörer, flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och fraktagenter ska säkerställa att inspektion av fordon sker i enlighet med punkterna 1.4.1.1.-1.4.1.3, 1.4.2.1, 1.4.2.2, 1.4.3.1. och 1.4.3.2. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

10 § *Sekretess*

11 § *Sekretess*

12 § *Sekretess*

13 § *Sekretess*

14 § *Sekretess*

### **Undantag från inspektion av fordon**

15 § Flygplatsoperatörer, flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och fraktagenter kan undanta ett fordon från inspektion om det eskorteras av en utsedd person som uppfyller kraven i enlighet med 1.2.7.3. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

16 § *Sekretess*

17 § *Sekretess*

18 § *Sekretess*

## **7 kap. Behörighetskort, identitetskort och passerkort för fordon**

### **Behörighetskort för flygplats och identitetskort för besättningar**

1 § Flygplatsoperatörer ska säkerställa att behörighetskort för flygplatser uppfyller kraven i enlighet med punkterna 1.2.3.1.-1.2.3.7, 1.2.5.1 och 1.2.5.2. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

2 § Flygplatsoperatörer ska säkerställa att personer som tilldelas behörighetskort informeras om de villkor som gäller för innehav av kortet samt att kortet kan återkallas om villkoren inte efterlevs.

3 § Flygföretag ska säkerställa att besättningar tilldelas identitetskort och att dessa uppfyller kraven i enlighet med punkterna 1.2.3.1.- 1.2.3.7. och 1.2.4.1. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

### **Behörighetshandling för byggnader med krav på tillträdesskydd**

4 § Flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och fraktagenter avgör när en person behöver oeskorterat tillträde till det egna behörighetsområdet och ansvarar för att utfärda behörighetshandling.

Behörighetshandlingen ska vara försedd med namn och foto och ha en giltighetstid som är begränsad till fem år. Behörighetshandlingen ska bäras väl synlig.

5 § En besökare som behöver tillträde till det egna behörighetsområdet ska tilldelas en besökshandling och bära den väl synligt samt eskorteras av en utsedd person.

6 § Personer som behöver tillträde till flygplatsens behörighetsområden via den egna byggnaden ska inneha ett giltigt behörighetskort utfärdat av flygplatsoperatören.

### **Passerkort för fordon**

7 § Flygplatsoperatörer ska säkerställa att passerkort för fordon uppfyller kraven i enlighet med punkterna 1.2.6.1.-1.2.6.9. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

8 § Ett fordon som passerar in på flygföretagets, säkerhetsgodkända leverantörens eller fraktagentens eget behörighetsområde behöver inte förses med ett passerkort för fordon. Fordonet ska dock övervakas eller eskorteras.

## **8 kap. Övervakning och patrullering**

1 § Flygplatsoperatörer ska utföra övervakning och patrullering i enlighet med punkt 1.5. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

2 § Flygplatsoperatörer ska säkerställa att övervakning och patrullering utförs i enlighet med punkterna 1.5.1.-1.5.4. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

Mindre flygplatser omfattas inte av dessa krav.

3 § Frekvens och metoder för övervakning grundade på flygplatsoperatörens riskbedömning ska godkännas av Transportstyrelsen.

Mindre flygplatser omfattas inte av detta krav.

4 § Mindre flygplatser ska övervaka ett upprättat CSRA för att förhindra obehörigt tillträde.

5 § Flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och fraktagenter ska säkerställa att övervakning utförs av de egna behörighetsområdena i enlighet med punkt 1.5.1.

## **9 kap. Säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och medförda föremål**

### **Allmänna bestämmelser**

1 § Flygplatsoperatörer, flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och fraktagenter ska säkerställa att säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och medförda föremål utförs i enlighet med punkt 1.3. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

2 § *Sekretess*

3 § Flygplatsoperatörer, flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och fraktagenter ska säkerställa att säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och medförda föremål utförs i enlighet med punkterna 1.3.1.1.-1.3.1.7. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

Flygplatsoperatörer, flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och fraktagenter kan medge undantag från säkerhetskontroll i enlighet med punkt 1.3.2.2. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

4 § *Sekretess*

5 § *Sekretess*

### **Metoder**

6 § *Sekretess*

7 § *Sekretess*

8 § *Sekretess*

9 § *Sekretess*

### **Alternativ och oförutsebar säkerhetskontroll**

**10 §** *Sekretess*

**11 §** *Sekretess*

**12 §** *Sekretess*

**13 §** *Sekretess*

**14 §** *Sekretess*

### **Förbjudna föremål**

**15 §** Flygplatsoperatörer, flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och fraktagerter ska säkerställa att andra personer än passagerare inte medför förbjudna föremål in på ett behörighetsområde eller ombord på ett luftfartyg i enlighet med punkterna 1.6.1.-1.6.5. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

## **10 kap. Säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage**

### **Allmänna bestämmelser**

**1 §** Flygplatsoperatörer ska säkerställa att säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage utförs i enlighet med punkt 4.1.1. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

**2 §** Flygplatsoperatörer kan medge undantag från säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage i enlighet med punkterna 4.1.2. och 4.1.3. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

**3 §** Flygplatsoperatörer får medge undantag från säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage i enlighet med punkterna 4.0.2. och 4.0.3. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**4 §** *Sekretess*

**5 §** Flygföretag får endast acceptera säkerhetskontrollerade passagerare och säkerhetskontrollerat kabinbagage för transport.

**6 §** *Sekretess*

**7 §** Om ett flygföretag med hänvisning till luftfartsskyddet har önskemål om särskild hantering av passagerare och bagage, ska detta anmälas till den som är säkerhetsansvarig på flygplatsen.

**8 §** Flygföretag får utfärda tillstånd till medföljande till minderåriga ensamresande barn eller till funktionshindrade personer som behöver tillträde till behörighetsområden.

*Särskilda kategorier av passagerare*

**9 §** Flygplatsoperatör ska vidta säkerhetsåtgärder för potentiellt störande passagerare i enlighet med punkt 4.3. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

**10 §** *Sekretess*

**11 §** Flygföretag ska säkerställa att transport av avvisade (INAD), utvisade (DEPO) och frihetsberövade personer utförs i enlighet med punkterna 4.3.1.-4.3.3. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**12 §** *Sekretess*

**13 §** När en incident med en oreglerig passagerare har inträffat ska flygföretaget utvärdera anledningen till incidenten och vid behov uppdatera relevanta delar av procedurerna eller utbildningsprogrammet.

**Metoder***Allmänna bestämmelser*

**14 §** Flygplatsoperatörer ska säkerställa att säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage utförs i enlighet med punkterna 4.1.1.1.-4.1.1.6, 4.1.1.9.-4.1.1.11, 4.1.2.1.-4.1.2.9. och 4.1.2.11. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

*Passagerare*

**15 §** *Sekretess*

**16 §** *Sekretess*

**17 §** *Sekretess*

**18 §** *Sekretess*

**19 §** *Sekretess*

**20 §** *Sekretess*

**21 §** *Sekretess*

**22 §** *Sekretess*

**23 §** *Sekretess*

**24 §** *Sekretess*

**25 §** *Sekretess*

*Kabinbagage*

**26 §** *Sekretess*

**27 §** *Sekretess*

**28 §** *Sekretess*

**29 §** *Sekretess*

**30 §** *Sekretess*

**31 §** *Sekretess*

**32 §** *Sekretess*

#### *LAGs*

**33 §** Flygplatsoperatörer ska säkerställa att säkerhetskontroll av LAGs utförs i enlighet med punkterna 4.1.3.1. och 4.1.3.2. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**34 §** *Sekretess*

**35 §** *Sekretess*

**36 §** *Sekretess*

**37 §** *Sekretess*

**38 §** *Sekretess*

**39 §** *Sekretess*

**40 §** *Sekretess*

#### *STEBs för särskild användning*

**41 §** *Sekretess*

#### **Undantag från säkerhetskontroll**

**42 §** *Sekretess*

#### **Skydd av passagerare och kabinbagage**

**43 §** Flygplatsoperatörer ska skydda passagerare och kabinbagage från obehörig åtkomst i enlighet med punkt 4.2. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

**44 §** *Sekretess*

**45 §** *Sekretess*

## Förbjudna föremål

**46 §** Flygplatsoperatörer ska säkerställa att passagerare inte medför förbjudna föremål in på ett behörighetsområde i enlighet med punkt 4.4.1. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**47 §** Flygplatsoperatörer kan medge undantag från förbudet att medföra förbjudna föremål in på ett behörighetsområde i enlighet med punkt 4.4.2. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**48 §** *Sekretess*

**49 §** Flygföretag ska säkerställa att passagerare informeras om vilka föremål som är förbjudna att ta ombord på ett luftfartyg i enlighet med punkt 4.4.3. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

## 11 kap. Säkerhetskontroll av lastrumsbagage

### Allmänna bestämmelser

**1 §** Flygplatsoperatörer ska säkerställa att säkerhetskontroll av lastrumsbagage utförs i enlighet med punkt 5.1.1. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

**2 §** Flygplatsoperatörer kan medge undantag från säkerhetskontroll av lastrumsbagage i enlighet med punkterna 5.1.2. och 5.1.3. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

**3 §** Flygplatsoperatörer får medge undantag från säkerhetskontroll av lastrumsbagage i enlighet med punkterna 5.0.2. och 5.0.3. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**4 §** Ett flygföretag ska säkerställa att lastrumsbagaget överlämnas till flygplatsen för säkerhetskontroll innan det lastas ombord på luftfartyget.

### Metoder

**5 §** Flygplatsoperatörer ska säkerställa att säkerhetskontroll av lastrumsbagage utförs i enlighet med punkterna 5.1.1.- 5.1.4. och 5.1.7. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**6 §** *Sekretess*

**7 §** *Sekretess*

**8 §** *Sekretess*

**9 §** *Sekretess*

**10 §** *Sekretess*

**11 §** *Sekretess*



## **Undantag från säkerhetskontroll av lastrumsbagage**

12 § *Sekretess*

## **Skydd av lastrumsbagage**

13 § Flygplatsoperatörer och flygföretag ska skydda lastrumsbagage i enlighet med punkt 5.2. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

14 § Flygplatsoperatörer och flygföretag ska säkerställa att lastrumsbagage skyddas i enlighet med punkterna 5.2.1. och 5.2.2. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

15 § *Sekretess*

16 § *Sekretess*

## **Beledsagat och obeledsagat lastrumsbagage**

17 § Flygföretag ska säkerställa bagagets anknytning till passagerare i enlighet med punkt 5.3. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

18 § Flygföretag ska säkerställa bagagets anknytning till passageraren i enlighet med punkterna 5.3.1.1.- 5.3.1.4, 5.3.2.1, 5.3.3.1. och 5.3.3.2. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

19 § *Sekretess*

20 § *Sekretess*

21 § Flygföretag ska säkerställa att flygplatsen informeras om att det är obeledsagat lastrumsbagage. Flygplatsen ansvarar för att bagaget kontrolleras i enlighet med kraven på säkerhetskontroll av obeledsagat lastrumsbagage.

22 § *Sekretess*

23 § *Sekretess*

24 § *Sekretess*

25 § *Sekretess*

## **Transport av vapen**

26 § Flygföretag som godkänner en transport av ett skjutvapen ska

1. transportera vapnet, alla dess delar och dess ammunition i luftfartygets lastutrymme så att det är oåtkomligt under flygning, och
2. genom förfrågan eller på annat sätt förvissa sig om att vapnet är oladdat.

27 § *Sekretess*

28 § *Sekretess*

## Förbjudna föremål

**29 §** Flygplatsoperatörer och flygföretag ska säkerställa att passagerare informeras innan incheckning om vilka föremål som är förbjudna att ta med i lastrumsbagaget i enlighet med punkt 5.4.3. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**30 §** Flygplatsoperatörer ska säkerställa att passagerare inte medför förbjudna föremål i lastrumsbagaget i enlighet med punkt 5.4.1. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

Ammunition är tillåtet att medföra i incheckat bagage under förutsättning att det sker i enlighet med reglerna för transport av farligt gods, att innehållet är deklarerat och att flygföretaget accepterar att utföra transporten.

## 12 kap. Säkerhetsåtgärder för luftfartyg

### Säkerhetsundersökning av luftfartyg

**1 §** Flygföretag ska vidta säkerhetsåtgärder för luftfartyg i enlighet med punkt 3. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

**2 §** Flygföretag ska säkerställa behörighetsområdets status i enlighet med punkt 3.0.4. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**3 §** Flygföretag ska säkerställa att säkerhetsundersökningar av ett luftfartyg utförs i enlighet med punkterna 3.1.1.1, 3.1.1.3. och 3.1.1.4. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**4 §** *Sekretess*

**5 §** *Sekretess*

**6 §** *Sekretess*

**7 §** *Sekretess*

**8 §** *Sekretess*

**9 §** *Sekretess*

**10 §** *Sekretess*

**11 §** *Sekretess*

**12 §** Flygföretag ska säkerställa att säkerhetsundersökningen dokumenteras i enlighet med punkt 3.1.3. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

### **Skydd av luftfartyg**

**13 §** Flygföretag ska säkerställa att luftfartyg skyddas i enlighet med punkterna 3.2.1.1, 3.2.1.2 och 3.2.2.1.- 3.2.2.4. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**14 §** *Sekretess*

### **Säkerhetsåtgärder under flygning**

**15 §** Flygföretag ska utföra säkerhetsåtgärder under flygning i enlighet med punkt 10. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

Utländska flygföretag omfattas inte av detta krav.

**16 §** *Sekretess*

**17 §** *Sekretess*

### **Beväpnad personal ombord på utländska luftfartyg**

**18 §** *Sekretess*

## **13 kap. Frakt och post**

### **Allmänna bestämmelser**

**1 §** Fraktagenter ska säkerställa att säkerhetskontroller av frakt utförs i enlighet med punkt 6.1. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

**2 §** Föremål enligt punkt 6.0.2. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998 är förbjudna i fraktförsändelser om de inte är auktoriserade och transporteras i enlighet med gällande säkerhetsbestämmelser.

### **Säkerhetsåtgärder för frakt – fraktagenter**

**3 §** Fraktagenter ska säkerställa att frakt säkerhetskontrolleras i enlighet med punkterna 6.1.1. - 6.1.3, 6.2.1.1, 6.2.1.2, 6.2.1.4. – 6.2.1.6. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

Tillägg 6-J återfinns i bilaga 6.

**4 §** Fraktagenter ska säkerställa att säkerhetsåtgärder för frakt vidtas i enlighet med punkterna 6.3.2.1. - 6.3.2.8 i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

De försändelser som avses i punkt 6.3.2.6 c) och punkt 6.3.2.7 sista stycket återfinns i 8 § 4 och 5.

**5 §** Fraktagenter får använda sig av en underleverantör som utför säkerhetsåtgärder i enlighet med punkt 6.3.1.1. a) – d) i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**6 §** *Sekretess*

**7 §** *Sekretess*

*Undantag från säkerhetskontroll*

8 § *Sekretess*

9 § *Sekretess*

10 § *Sekretess*

*Högriskfrakt*

11 § *Sekretess*

12 § *Sekretess*

13 § *Sekretess*

14 § *Sekretess*

**Säkerhetsåtgärder för frakt - kända avsändare**

15 § Kända avsändare ska säkerställa att säkerhetsåtgärder för frakt vidtas i enlighet med punkterna 6.4.2.1. - 6.4.2.2. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

16 § Frakt som inte har varit föremål för säkerhetsåtgärder av en känd avsändare ska säkerhetskontrolleras av en säkerhetsgodkänd fraktagent.

**Kontoavsändare**

17 § Fraktagenter ska utse kontoavsändare i enlighet med punkterna 6.5.1 - 6.5.6 i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**Säkerhetsåtgärder frakt – flygföretag**

18 § *Sekretess*

**Skydd av frakt**

19 § Fraktagenter ska säkerställa att frakt skyddas i enlighet med punkt 6.2. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

20 § Fraktagenter, kända avsändare och kontoavsändare ska säkerställa att frakt skyddas under transport i enlighet med punkterna 6.6.1.1. och 6.6.1.2. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

21 § Fraktagenter ska säkerställa att frakt på en flygplats som ska lastas ombord på ett luftfartyg skyddas i enlighet med punkterna 6.6.2.1. och 6.6.2.2. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

22 § Fraktagenter ska säkerställa att identifierbar flygfrakt skyddas mot obehörig åtkomst på omlastningsterminaler.

## **14 kap. Frakt från tredje land (ACC3)**

### **Validering av ACC3**

**1 §** Flygföretag ska säkerställa att en validering av fraktverksamhet i tredje land utförs i enlighet med punkterna 6.8.2.1.- 6.8.2.5. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

### **Validering av RA3 och KC3**

**2 §** Flygföretag ska säkerställa att en validering av RA3 och KC3 i tredje land utförs i enlighet med punkterna 6.8.4.1.- 6.8.4.6. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

Tillägg 6–I tillhandahålls av Transportstyrelsen.

### **Säkerhetsåtgärder**

**3 §** Flygföretag ska säkerställa att säkerhetsåtgärder av frakt från tredje land genomförs i enlighet med punkterna 6.8.3.1.- 6.8.3.5. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

Tillägg 6–Fii tillhandahålls av Transportstyrelsen.

**4 §** *Sekretess*

*Undantag från säkerhetskontroll*

**5 §** *Sekretess*

### **Högriskfrakt**

**6 §** *Sekretess*

**7 §** *Sekretess*

## **15 kap. Flygföretagens post och materiel**

**1 §** Flygföretag ska säkerställa att säkerhetsåtgärder vidtas för post och materiel i enlighet med punkt 7. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

**2 §** Flygföretag ska säkerställa att flygföretagens post och materiel säkerhetskontrolleras, skyddas och hanteras i enlighet med punkterna 7.1.1, 7.1.2. och 7.2.1.- 7.2.3. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**3 §** *Sekretess*

**4 §** *Sekretess*

**5 §** *Sekretess*

## 16 kap. Förnödenheter för användning ombord och till flygplats

### Förnödenheter för användning ombord på luftfartyg

#### *Allmänna bestämmelser*

**1 §** Flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och kända leverantörer ska vidta säkerhetsåtgärder för förnödenheter för användning ombord på luftfartyg (förnödenheter) i enlighet med punkt 8 i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

**2 §** *Sekretess*

**3 §** Förnödenheter som levereras av en av Transportstyrelsen säkerhetsgodkänd leverantör har genomgått nödvändiga säkerhetsåtgärder och får lastas direkt ombord. Detta gäller även förnödenheter från säkerhetsgodkända leverantörer som är godkända av den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat.

Förnödenheter som kommer från en känd leverantör får inte lastas direkt ombord på ett luftfartyg, utan får endast levereras till flygföretaget på behörighetsområdet.

#### *Säkerhetsåtgärder*

**4 §** Flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och kända leverantörer ska säkerställa att säkerhetsåtgärder avseende förnödenheter genomförs i enlighet med punkterna 8.1.1.1, 8.1.1.2, 8.1.2.1, 8.1.2.3, 8.1.5.1, 8.1.5.2, 8.3.1. och 8.3.2. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**5 §** *Sekretess*

**6 §** *Sekretess*

**7 §** *Sekretess*

**8 §** *Sekretess*

**9 §** *Sekretess*

**10 §** *Sekretess*

#### *Skydd av förnödenheter*

**11 §** *Sekretess*

**12 §** *Sekretess*

**13 §** *Sekretess*

**14 §** *Sekretess*

**15 §** *Sekretess*

*Förbjudna föremål*

**16 §** Flygföretag, säkerhetsgodkända leverantörer och kända leverantörer ska säkerställa att förnödenheter inte innehåller förbjudna föremål i enlighet med punkt 8.0.4. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**Förnödenheter till flygplatsen**

*Allmänna bestämmelser*

**17 §** Flygplatsoperatörer och kända leverantörer ska vidta säkerhetsåtgärder för förnödenheter till flygplatsen (förnödenheter) i enlighet med punkt 9. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

*Säkerhetsåtgärder*

**18 §** Flygplatsoperatörer och kända leverantörer ska säkerställa att säkerhetsåtgärder avseende förnödenheter genomförs i enlighet med punkterna 9.1.1.1-9.1.1.3, 9.1.2.1, 9.1.2.3, 9.1.4.1, 9.1.4.2, 9.3.1. och 9.3.2. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**19 §** *Sekretess*

**20 §** *Sekretess*

**21 §** *Sekretess*

**22 §** *Sekretess*

**23 §** *Sekretess*

**24 §** *Sekretess*

**25 §** *Sekretess*

**26 §** *Sekretess*

*Skydd av förnödenheter*

**27 §** *Sekretess*

**28 §** *Sekretess*

**29 §** *Sekretess*

**30 §** *Sekretess*

*Förbjudna föremål*

**31 §** Flygplatsoperatörer och kända leverantörer ska säkerställa att förnödenheter inte innehåller förbjudna föremål i enlighet med punkt 9.0.4. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

## **Kända leverantörer**

**32 §** Flygföretag och säkerhetsgodkända leverantörer ska utse kända leverantörer av förnödenheter för användning ombord i enlighet med punkterna 8.1.4.1.-8.1.4.7. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**33 §** Flygplatsoperatörer ska utse kända leverantörer av förnödenheter för till flygplatsen i enlighet med punkterna 9.1.3.1.- 9.1.3.7. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

## **17 kap. Teknisk utrustning för säkerhetskontroll**

### **Allmänna bestämmelser**

**1 §** Teknisk utrustning ska uppfylla kraven i punkt 12. i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008.

**2 §** Teknisk utrustning ska testas och användas i enlighet med punkterna 12.0.2. och 12.0.3. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

### **Funktions- och prestandatest**

**3 §** Funktions- och prestandatest av teknisk utrustning ska utföras i enlighet med tillverkarens anvisningar och med en frekvens som säkerställer att utrustningen uppfyller kraven.

Verksamhetsutövaren ska säkerställa att det finns en rutin för funktions- och prestandatester. Resultatet av testerna ska dokumenteras.

### **Metalldetektorbågar**

#### *Allmänna krav*

**4 §** Metalldetektorbågar ska uppfylla kraven i punkterna 12.1.1.1. -12.1.1.8. och 12.1.3. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

#### *Standarder för metalldetektorbågar*

**5 §** Metalldetektorbågar ska uppfylla standarderna i enlighet med punkterna 12.1.2.2. och 12.1.2.3. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

#### *Metalldetektorbågar i kombination med SMD*

**6 §** Metalldetektorbågar som används i kombination med SMD ska uppfylla kraven i enlighet med punkterna 12.1.4.1. och 12.1.4.2. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.



### **Handburna metalldetektorer**

**7 §** Handburna metalldetektorer ska uppfylla kraven i enlighet med punkterna 12.2.1.- 12.2.5. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

### **Röntgenutrustning**

*Krav avseende bildförbättringsfunktioner*

**8 §** *Sekretess*

*Krav avseende bildkvalitet*

**9 §** *Sekretess*

### **EDS**

*Allmänna krav*

**10 §** EDS ska uppfylla kraven i enlighet med punkterna 12.4.1.1. – 12.4.1.3. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

*Standarder för EDS*

**11 §** EDS ska uppfylla standarderna i enlighet med punkterna 12.4.2.1. - 12.4.2.9. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

*Krav på bildkvalitet för EDS*

**12 §** *Sekretess*

**13 §** *Sekretess*

**14 §** *Sekretess*

**15 §** *Sekretess*

### **TIP**

*Allmänna krav*

**16 §** TIP ska uppfylla kraven i enlighet med punkterna 12.5.1.1.-12.5.1.4. och 12.5.2.1.-12.5.2.4. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

*TIP-bibliotek*

**17 §** *Sekretess*

**18 §** *Sekretess*

**19 §** *Sekretess*

**20 §** *Sekretess*

**21 §** *Sekretess*

**22 §** *Sekretess*

**23 §** *Sekretess*

**24 §** *Sekretess*

**25 §** *Sekretess*

**26 §** *Sekretess*

## **ETD**

*Allmänna krav och standarder för ETD*

**27 §** ETD ska uppfylla kraven i enlighet med punkterna 12.6.1.- 12.6.3. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

## **LEDS**

*Allmänna krav och standarder för LEDS*

**28 §** LEDS ska uppfylla kraven i enlighet med punkterna 12.7.1.1. -12.7.1.4. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**29 §** LEDS ska uppfylla standarderna i enlighet med punkterna 12.7.2.1. – 12.7.2.3. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

## **EDD**

*Allmänna krav och standarder för EDD*

**30 §** EDD och EDD-team ska uppfylla kraven i enlighet med punkterna 12.9.1.1.-12.9.1.6. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

Tillägg 12–D tillhandahålls av Transportstyrelsen.

**31 §** EDD och EDD-team ska uppfylla standarderna i enlighet med punkterna 12.9.2.1.-12.9.2.8. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

Tillägg 12–D tillhandahålls av Transportstyrelsen.

*Säkerhetskontroll med EDD*

**32 §** *Sekretess*

**33 §** Vid användning av REST-metoden ska den tekniska utrustningen, provtagningsmetoderna, lokalen som används för analys och personalen som utför provtagningen ha godkänts av Transportstyrelsen.

## **Metalldetektorer för säkerhetskontroll av frakt**

*Allmänna krav och standarder för metalldetektorer*

**34 §** *Sekretess*

## **Säkerhetsskannrar**

*Allmänna krav och standarder för säkerhetsskannrar*

**35 §** En säkerhetsskanner ska uppfylla kraven i punkt 12.11.1. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

Föreskrifter avseende elektromagnetisk strålning utfärdas av Strålsäkerhetsmyndigheten.

**36 §** En säkerhetsskanner ska uppfylla standarderna i enlighet med punkterna 12.11.2.1. och 12.11.2.2. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

## **SMD**

*Allmänna krav och standarder för SMD*

**37 §** En SMD ska uppfylla kraven i punkterna 12.12.1.1.-12.12.1.7. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

**38 §** En SMD ska uppfylla standarderna i enlighet med punkterna 12.12.2.1.-12.12.2.4. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

## **ACS**

*Allmänna krav och standarder för ACS*

**39 §** En ACS ska uppfylla kraven i punkterna 12.13.1.1.-12.13.1.7. i bilagan till förordning (EU) nr 2015/1998.

## **18 kap. Flygtrafikledningstjänst - åtgärder vid flygkapning, bombhot eller andra hot mot luftfartyg**

### **Åtgärder i samband med flygkapningar**

**1 §** Flygtrafikledningstjänsten ska så långt det är möjligt efterkomma ett kapat luftfartygs önskemål. Detta innebär att klarering att flyga in över svenskt territorium eller att landa inte får vägras luftfartyget, såvida regeringen inte fattar ett annat beslut.

**2 §** Ett kapat luftfartyg får inte ges klarering för start innan regeringen lämnat sitt tillstånd till detta.

**3 §** I samband med en flygkapning ska den eller de verksamhetsutövare som ansvarar för flygbriefingstjänst ta emot, samla in och vid behov bearbeta

information samt sammanställa och sända vidare meddelanden om det kapade luftfartyget i enlighet med bilaga 9.

#### 4 § Flygbriefingtjänsten ansvarar för att

1. ta emot meddelanden från svenska flygtrafikledningsenheter (ATS-enheter),
2. ta emot meddelanden via luftfartens fasta fjärrskriftsnät från de stater som är medlemmar i ECAC, men även andra stater,
3. vidarebefordra meddelanden till svenska mottagare, och
4. vidarebefordra meddelanden till de stater som är medlemmar i ECAC och vissa andra stater.

Uppgifterna ska kunna utföras dygnet runt.

5 § Ett meddelande om en flygkapning ska ha det innehåll och utseende som framgår av standardformulär för meddelande mellan ECAC-stater och ett kapat luftfartyg enligt bilaga 9.

#### Rapportering från en flygtrafikledningsenhet (ATS-enhet)

6 § Den ATS-enhet som ansvarar för flygtrafikledningstjänsten i den delen av luftrummet där ett kapat luftfartyg befinner sig ska sända ett meddelande om flygkapning till flygbriefingtjänsten.

7 § Ett meddelande ska snarast sändas med prioritetsbeteckningen SS via luftfartens fasta fjärrskriftsnät vid följande tillfällen:

1. när ett luftfartyg kapas inom svenskt FIR
2. när ett kapat luftfartyg flyger in i svenskt FIR
3. när ett kapat luftfartyg lämnar svenskt FIR och flyger in i en FIR som kontrolleras av en icke ECAC-stat
4. när ett luftfartyg kapas på marken på en svensk flygplats
5. när ett kapat luftfartyg avslutar sin flygning på svenskt territorium eller
6. när ett kapat luftfartyg startar från en svensk flygplats.

Meddelande ska sändas till övriga medlemsstater i ECAC och eventuellt andra berörda stater i enlighet med ECAC SECLIST-3 som tillhandahålls av Transportstyrelsen.

8 § Om en flygkapning har inträffat på en svensk flygplats eller inom svenskt FIR, eller om Sverige kan komma att beröras ska ett meddelande utan dröjsmål sändas till

1. Polismyndigheten,
2. Transportstyrelsen,
3. andra svenska flygplatser som kan beröras,
4. berörda flygtrafikledningsenheter,
5. flygräddningscentralen och
6. Forsvarsmakten.

### **Åtgärder vid bombhot eller andra hot mot luftfartyg**

**9 §** Ett bombhot eller ett angrepp som riktar sig mot en anläggning eller en utrustning för flygtrafikledningstjänsten ska omedelbart anmälas till berörd polisregion och Transportstyrelsen. Om anläggningen eller utrustningen ligger inom ett flygplatsområde ska information också lämnas till flygplatschefen.

**10 §** Ett bombhot som kommer in direkt till flygtrafikledningstjänsten och berör luftfartyg på marken ska vidarebefordras till

1. berört flygföretag eller dess representant,
2. berörd polisregion,
3. flygplatsoperatören, och
4. Transportstyrelsen.

**11 §** Om ett bombhot berör ett luftfartyg som är på väg ut till start ska flygtrafikledningstjänsten instruera befälhavaren att av säkerhetsskäl vänta vid lämplig plats. Befälhavaren ska uppmanas att kontakta flygföretagets operationscentral, om en sådan är tillgänglig, för vidare instruktioner. I annat fall ska befälhavaren informeras om att ett bombhot har mottagits och är under utredning.

**12 §** Ett bombhot eller annat hot som kommer in direkt till flygtrafikledningstjänsten och som berör ett luftfartyg i luften ska vidarebefordras till berört flygföretag eller dess representant, Polismyndigheten och Transportstyrelsen.

**13 §** När ett luftfartyg är i luften ska flygtrafikledningstjänsten informera luftfartyget om att ett bombhot eller annat hot mot luftfartyget har tagits emot. I tillägg till detta ska flygföretagets eventuella anvisningar meddelas till luftfartyget.

**14 §** När ett luftfartyg håller på att starta eller är under landning får flygtrafikledningstjänsten informera luftfartyget om ett bombhot eller annat hot först när piloterna inte bedöms vara upptagna av luftfartygets manövrering.

**15 §** Om ett flygföretag anser att ett bombhot eller annat hot mot ett luftfartyg i luften ska tas på allvar och begär hjälp med att utväxla meddelanden med luftfartyget ska sådan hjälp lämnas.

**16 §** Ett bombhotat luftfartyg ska i görligaste mån ges klarering till närmaste flygplats så att flygning över tätbebyggt område undviks.

Ett bombhotat luftfartyg som är under inflygning till en flygplats över tätbebyggt område ska tillåtas att fortsätta för landning på denna flygplats. Luftfartygets tid i luften ska inte förlängas genom hänvisning till en annan flygplats.

Den valda flygplatsen och berörd polisregion ska snarast informeras om en förestående landning av ett bombhotat luftfartyg.

**17 §** När ett luftfartyg är under slutfasen för landning ska befälhavaren informeras när flygplanet saktat ner till normal taxningsfart.

**18 §** Ett bombhotat luftfartyg ska efter landningen ges klarering till den uppställningsplats som i förväg utsetts av flygplatsoperatören. Finns ingen utsedd plats ska en plats väljas som ligger på behörigt avstånd från byggnader, manöverområden, bränsleanläggningar och platser där allmänheten uppehåller sig.

## **19 kap. Bestämmelser för svenska mindre flygföretag**

### **Interna instruktioner, ansvar och rapportering**

**1 §** Flygföretaget ska utarbeta instruktioner som beskriver de åtgärder som är nödvändiga för att uppfylla kraven enligt dessa föreskrifter. Instruktionerna ska också beskriva ansvar och procedurer för att kunna vidta de åtgärder som kan beslutas av Transportstyrelsen vid en förhöjd hotbild.

Flygföretag ska också säkerställa att det finns rutiner etablerade för intern information och kommunikation om händelser och åtgärder som rör luftfartsskyddet.

Flygföretagets interna kvalitetskontroll ska omfatta instruktioner och procedurer för luftfartsskydd.

De interna instruktionerna kan ingå som en del i flygföretagets handbok eller andra styrande dokument som används.

**2 §** Flygföretag ska utse en person som är ansvarig för luftfartsskyddet och som säkerställer genomförandet av åtgärderna enligt dessa föreskrifter.

**3 §** Flygföretag ska rapportera inträffade händelser till Transportstyrelsen. En skriftlig rapport ska sändas till Transportstyrelsen snarast efter att händelsen har inträffat. Följande händelser ska rapporteras:

1. flygkapning, sabotage eller gisslantagning
2. bombhot
3. andra incidenter som rör luftfartsskyddet
4. avvikelser från flygföretagets instruktioner avseende luftfartsskydd och
5. utökade åtgärder som vidtagits efter beslut av flygföretaget

### **Identitetskort för besättningsmedlemmar**

**4 §** Besättningsmedlemmar ska ha ett identitetskort väl synligt vid tillträde till behörighetsområden på en säkerhetsgodkänd flygplats.

Identitetskortet ska ange följande:

1. innehavarens namn och foto
2. flygföretagets namn
3. beteckningen ”crew” eller arbetsuppgift ombord och
4. kortets sista giltighetsdatum.

Ett identitetskort för en besättningsmedlem kan ersättas av ett behörighetskort till flygplatsen.

### **Säkerhetsåtgärder för passagerare, kabinbagage och lastrumsbagage**

**5 §** I de fall passagerare medges tillträde till ett behörighetsområde på en säkerhetsgodkänd flygplats ska passagerarna, kabinbagage och lastrumsbagage säkerhetskontrolleras i enlighet med flygplatsens säkerhetsprogram.

Detta krav gäller inte om passagerare och bagage hanteras på ett avgränsat område alternativt eskorteras till och från luftfartyget och övervakas av personal från flygplatsen.

**6 §** Innan lastrumsbagage godkänns för transport ska flygföretaget säkerställa att endast behöriga personer har tillgång till bagaget från det att flygföretaget tar emot det till dess att det lastas ombord.

**7 §** Flygföretaget ansvarar för att passagerare som checkar in eller överlämnar bagage för transport också går ombord på luftfartyget. I annat fall ska bagaget lastas av innan avgång.

**8 §** Flygföretaget är ansvarigt för att passagerarna övervakas på flygsidan. Om ett flygföretag har önskemål om särskild säkerhetshantering av passagerare och bagage ska det anmälas till den säkerhetsansvarige på flygplatsen.

### **Särskilda passagerarkategorier**

**9 §** Vid transport av avvisade personer (INAD), utvisade personer (DEPO) eller vid transport av frihetsberövade personer ska flygföretaget se till att:

1. befälhavaren informeras
2. en bedömning av lämplig eskort görs, och
3. eskort alltid medföljer vid transport av frihetsberövade personer.

Flygföretaget ska göra en egen bedömning, baserad på den information om passageraren som erhålls från den ansvariga myndigheten, med hänsyn tagen till våldsbenägenhet, kriminell belastning och drogmisshandling samt till den politiska situationen i destinationslandet.

### **Transport av vapen**

**10 §** Ett flygföretag som godkänner transport av ett skjutvapen ska

1. genom förfrågan eller på annat sätt förvissa sig om att vapnet är oladdat och
2. där så är möjligt transportera vapnet i luftfartygets lastutrymme där det är oåtkomligt under flygning.

### **Säkerhetsåtgärder avseende luftfartyg**

**11 §** Ett flygföretag ansvarar för att obehöriga personer inte får tillträde till företagets luftfartyg under ett markuppehåll.

**12 §** Om ett luftfartyg lämnas utan tillsyn under ett markuppehåll eller ett nattstopp ska dörrarna vara stängda och trappan eller bryggan får inte vara ansluten till luftfartyget.

### **Åtgärdsplaner för särskilda händelser**

**13 §** Flygföretaget ska utarbeta åtgärdsplaner för kapning av luftfartyg och bombhot eller andra hot.

### **Pålitlighetskontroll och kompetenskrav**

**14 §** Flygföretag ska ställa krav på pålitlighet på den personal som anställs för att utföra uppgifter enligt dessa föreskrifter samt på den personal som avses få tillträde till flygsidan.

**15 §** Flygföretag ska säkerställa att personal med ett uttalat säkerhetsansvar och besättningsmedlemmar har relevant utbildning för att de ska kunna bidra till att förhindra och minimera konsekvenser av olagliga handlingar mot luftfarten.

## **20 kap. Undantag**

**1 §** Transportstyrelsen kan medge undantag från dessa föreskrifter.

## **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

1. Denna författning träder i kraft den 1 februari 2016.
2. Genom författningen upphävs följande föreskrifter:
  - a. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:60) om luftfartsskydd vid svenska mindre flygföretag.
  - b. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:62) om luftfartsskydd för flygtrafikledningstjänst.
  - c. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:79) om sprängämnessundar (EDD) - luftfartsskydd.
  - d. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:18) om säkerhetsprövning, kompetenskrav samt certifiering av instruktörer och validerare - luftfartsskydd.
  - e. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:19) om metoder och teknisk utrustning för säkerhetskontroll – luftfartsskydd.
  - f. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:80) om luftfartsskydd vid cateringföretag.
  - g. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:81) om luftfartsskydd för fraktager, postoperatörer och kända avsändare.
  - h. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:82) om luftfartsskydd vid svenska flygföretag.



- i. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:83) om luftfartsskydd vid utländska flygföretag
  - j. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:84) om luftfartsskydd vid flygplatser.
  - k. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:85) om luftfartsskydd vid mindre flygplatser.
  - l. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:86) om luftfartsskydd vid flygningar från tredje land till svenska flygplatser.
3. Ett godkännande som har meddelats med stöd av äldre föreskrifter och som gäller när dessa föreskrifter träder i kraft har fortsatt giltighet.

**Bilaga 1. Process för godkännande - EDD**

*Tillägg 12-E i bilagan till kommissionens beslut K(2015) 8005*

*Sekretess*



**Bilaga 2. Testområden och krav för tester i samband med godkännande - EDD**

*Tillägg 12-F i bilagan till kommissionens beslut K(2015) 8005*

*Sekretess*



**Bilaga 3. Kvalitetskontroll - EDD**

*Tillägg 12-G i bilagan till kommissionens beslut K(2015) 8005*

*Sekretess*



**Bilaga 4. Krav för manuell genomsökning**

*Tillägg 4-A i bilagan till kommissionens beslut K(2015) 8005*

*Sekretess*





**Bilaga 5. Säkerhetsundersökning av luftfartyg**

*Tillägg 3-A i bilagan till kommissionens beslut K(2015) 8005*

*Sekretess*



**Bilaga 6. Säkerhetskontroll av frakt**

*Tillägg 6-J i bilagan till kommissionens beslut K(2015) 8005*

*Sekretess*



**Bilaga 7. Frisök-EDD - standarder för metoder**

*Tillägg 12-H i bilagan till kommissionens beslut K(2015) 8005*

*Sekretess*



**Bilaga 8. REST-EDD - standarder för metoder**

*Tillägg 12-I i bilagan till kommissionens beslut K(2015) 8005*

*Sekretess*





**Bilaga 9. Standardformulär för meddelande mellan ECAC-stater  
om kapat luftfartyg**

# HIJACKING

- (1) a. Hijacked aircraft entering/leaving.....FIR/UIR  
b. Aircraft hijacked within .....FIR/UIR  
c. Aircraft hijacked at ..... AIRPORT  
d. Hijacked aircraft has landed/taken off from..... AIRPORT
- (2) POSITION OF THE AIRCRAFT .....  
TIME (UTC)..... FLIGHT LEVEL.....
- (3) CALL SIGN ..... TYPE.....  
NATIONALITY .....
- (4) NUMBER OF PERSONS ON BOARD .....
- (5) AERODROME OF DEPARTURE.....  
POSSIBLE DESTINATION .....
- (6) OTHER INFORMATION

*Under standardformulärets punkt 6 OTHER INFORMATION kan annan tillgänglig information anges, exempelvis besättningens språkkunskaper, tillgång till kartor och inflygningsprocedurer, erfarenhet av den aktuella flygplatsen, tillgång på bränsle och luftfartygets kommunikations- och navigationshjälpmedel.*

## **Konsekvensutredning – Transportstyrelsen föreskrifter om luftfartsskydd**

Förordning (EU) nr 185/2010 och kommissionens beslut K(2010)774 som innehåller de gemensamma EU-reglerna avseende luftfartsskyddet ersätts den 1 februari 2016 av nya rättsakter. I de nya rättsakterna införs samtidigt vissa ändringar i sakinnehållet och det innebär att Transportstyrelsens föreskrifter om luftfartsskydd måste ändras.

### **1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

Förordning (EU) nr 185/2010<sup>1</sup> och kommissionens beslut K(2010)774<sup>2</sup> som innehåller de gemensamma EU-reglerna avseende luftfartsskyddet ersätts den 1 februari 2016 av nya rättsakter. I de nya rättsakterna införs samtidigt vissa ändringar i sakinnehållet och det innebär att Transportstyrelsens föreskrifter om luftfartsskydd måste ses över och ändras.

Enligt förordning (EG) 300/2008<sup>3</sup> och ICAO Annex 17<sup>4</sup> ska det finnas ett nationellt säkerhetsprogram. I Sverige består det av Transportstyrelsens föreskrifter och en informationsdel. I föreskrifterna fördelas ansvar på respektive verksamhetsutövare samt att de sekretessbelagda delarna enligt kommissionens beslut omhändertas. Detta är orsaken till att förordningskrav behöver föras in i våra nationella föreskrifter.

Regelverket för luftfartsskyddet är idag uppdelat i tolv olika föreskrifter vilka nu föreslås föras ihop till en sammanhållen föreskrift med ett nytt upplägg. Anledningen till att en ny sammanhållen föreskrift utarbetas är främst att göra regelverket mer överskådligt. I samband med översynen av föreskrifterna har det även gjorts en genomgång av de nationella särkrav som finns i syfte att ensa dessa med gällande förordningskrav.

<sup>1</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 185/2010 av den 4 mars 2010 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd

<sup>2</sup> Kommissionens beslut K(2010)774 av den 13.4.2010 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd och de uppgifter som avses i artikel 18 a i förordning (EG) nr 300/2008

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002

<sup>4</sup> Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation - Security

Som komplement till den nya föreskriften kommer verksamhets specifika handböcker att utarbetas som ska utgöra hjälp och stöd till de verksamhetsutövare som ska tillämpa regelverket. De verksamhets specifika handböckerna kommer att innehålla en samlad bild av regelverket inom respektive område tillsammans med Transportstyrelsens kommentarer och förklarande text. Se vidare beskrivning av de nya föreskrifterna under avsnitt 4.2 och ett exempel på förslag till struktur och layout som finns i bilaga 1.

## **2 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet eller någon reglering inte kommer till stånd?**

Om reglering inte sker kommer Sverige inte att leva upp till sina åtaganden som medlemsstat inom EU. Huvudsakligen omfattar EU-förordningskraven även krav enligt ICAO Annex 17. I de fall förordningskraven inte täcker alla delar i Annex 17 måste dessa omhändertas i föreskrifterna om luftfartsskydd som är ett internationellt åtagande som följer av att Sverige tillträtt Chicago-konventionen.

## **3 Vad ska uppnås?**

Transportstyrelsens föreskrifter som bygger på och kompletterar den gemensamma EU-regleringen och kraven enligt Annex 17 syftar till att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar. Föreskrifterna reglerar olika typer av säkerhetsåtgärder och ansvar för dessa.

## **4 Vilka möjliga lösningar finns?**

### **4.1 Alternativ som inte innebär reglering**

Inte tillämpligt.

### **4.2 Beskrivning av förändringar som införs**

#### **4.2.1 Ny utformning av föreskrifterna för luftfartsskydd**

Regelverket för luftfartsskyddet är idag uppdelat i tolv olika föreskrifter och det finns dessutom en del som även innehåller de sekretesslagna delarna till nio av föreskrifterna. Föreskrifterna kommer nu att slås samman till en sammanhållen föreskrift med ett nytt upplägg. Den nya föreskriften kommer att fördela ansvar för olika åtgärder i förhållande till de verksamhetsutövare som kan beröras. Strukturen i de nya föreskrifterna och kapitelindelningen utgår från de olika säkerhetsåtgärderna. Ansvarsfördelningen i föreskrifterna

utgår från förordning (EG) nr 300/2008 och förordning (EU) nr 2015/1998<sup>5</sup> och det innebär att föreskrifterna måste läsas tillsammans med de två förordningarna. Dvs. jämfört med nuvarande föreskrifter hänvisas till punkterna i förordningskraven, men texterna i punkterna återges inte i föreskrifterna.

I avsnitt 4.2.2 beskrivs de förändringar i sak som införs i föreskrifterna.

Länk till förordning (EG) nr 300/2008:

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0300&from=SV>

Länk till förordning (EU) nr 2015/1998:

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=OJ:L:2015:299:FULL&from=SV>

I föreskrifterna fördelas också ansvaret för de säkerhetsåtgärder som framgår av kommissionens beslut K(2015)8005<sup>6</sup>. Dessa bestämmelser omfattas av sekretess enligt 18 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och som förtydligande är dessa paragrafer markerade med ”*Sekretess*”.

I likhet med tidigare kommer en publik version av föreskrifterna att finnas som kungörs i Transportstyrelsens författningssamling och en version där både publik och sekretessbelagd reglering finns och som delges respektive verksamhetsutövare i särskild ordning.

Som komplement till föreskrifterna kommer verksamhetsspecifika handböcker att utarbetas som ska utgöra hjälp och stöd till de verksamhetsutövare som ska tillämpa regelverket. De verksamhetsspecifika handböckerna kommer att innehålla en samlad bild av regelverket inom respektive område tillsammans med kommentarer och förklarande text. Exempelvis kommer under rubriken tillträdeskontroll att återfinnas de krav som är relaterade och som kommer från:

- Förordning (EG) nr 300/2008.
- Förordning (EU) nr 2015/1998.

---

<sup>5</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 2015/1998 av den xx om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd och de uppgifter som avses i artikel 18a i förordning (EG) nr 300/2008

<sup>6</sup> Kommissionens beslut K(2015)8005 av den xxx om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd och de uppgifter som avses i artikel 18 a i förordning (EG) nr 300/2008

- Kommissionens beslut K(2015)8005.
- Transportstyrelsens föreskrifter om luftfartsskydd
- Transportstyrelsens förklarande text eller kommentarer där det anses vara relevant.

Handböckerna är under utarbetande, men är inte färdiga att bifogas till remissen. Det bör också påpekas att dessa handböcker kommer att vara levande dokument, som kan uppdateras och utvecklas både på initiativ av Transportstyrelsen och efter önskemål från verksamhetsutövarna.

#### 4.2.2 Förändringar som införs genom förordning 2015/1998 och kommissionens beslut K(2015)8005

Under detta avsnitt beskrivs endast de nya krav som införs genom den nya förordningen och beslutet.

- Skometalldetektorer (skoskanners) blir en tillåten metod för att lösa metallarm på nedre delen av kroppen (skor/stövlar). En förutsättning är att en metalldetektorbåge används som kan indikera metallarm på olika delar av kroppen separat. Tekniska krav på utrustningen införs och dessa krav motsvarar i relevanta delar de som redan finns för metalldetektorbågar.
- TIP (Threat Image Projection) är en mjukvara som används för utbildning och träning av säkerhetskontrollanter som granskar röntgenbilder. Om TIP används införs möjligheten att använda CTI (Comined Threat Images) i tillägg till nuvarande FTI (Fictional Threat Images). Skillnaden mellan CTI och FTI är att när FTI används projiceras förbjudna föremål i befintliga röntgenbilder och CTI är färdiga bilder av en väska med förbjudna föremål.
- En möjlighet att använda ACS (Auto Clear Software) införs. ACS är en mjukvara som används tillsammans med röntgen eller EDS (Explosive Detection Systems) vid säkerhetskontroll av kabinbagage. Det är ett hjälpmedel som med automatik kan skilja ut bilder av bagage/backar som genom sin sammansättning inte kan innehålla förbjudna föremål t.ex. en back med en nyckelknippa och några mynt.
- Det finns krav att matcha passagerare med incheckat bagage och huvudregeln är att passageraren ska resa med samma flygning som bagaget. Det kan dock uppstå situationer som innebär att detta inte är möjligt och då ska särskilda säkerhetsåtgärder vidtas för bagaget. Det finns dock vissa undantag och dessa utökas med ytterligare ett som är relaterat till operationella skäl.

- Kraven som styr certifiering av instruktörer som utbildar säkerhetspersonal förtydligas. Ändringen innebär dock inte att Transportstyrelsen behöver göra någon förändring i den kravbild som redan finns införd i de nationella bestämmelserna.
- ACC3<sup>7</sup> godkännande krävs i vissa fall för flygföretag som flyger frakt från tredje land. Nuvarande regelverk innehåller möjligheter för att göra undantag för enstaka flygningar s.k. ad-hoc flygningar. Nu införs också en möjlighet att kunna tillgodose flygföretag som uteslutande har en verksamhet som innebär att de flyger frakt på charter basis. Det finns dock idag inget flygföretag där Transportstyrelsen ansvarar för ACC3-tillstånd som har den typen av verksamhet.
- Av förordningskraven framgår att EDS (Explosive Detection Systems) som uppfyller lägst standard C1 kan användas för att säkerhetskontrollera kabinbagage. Om sådan utrustning används behöver inte separat kontroll av kabinbagaget göras med ETD (Explosive Trace Detection). Samma sak gäller också om en flygplats använder röntgenutrustning med EDS-kapacitet som uppfyller samma krav, vilket har förtydligats i föreskrifterna. Det finns i nuläget ingen EDS-utrustning av standard C1- C3 som är testad inom ramen för ECAC Common Evaluation Process<sup>8</sup>, men testerna beräknas påbörjas första kvartalet 2016.
- Transportstyrelsen vill ta tillfället i akt att informera om att det finns några frågor som myndigheten inte hunnit utreda inom ramen för detta föreskriftsprojekt. Utredningen kommer att påbörjas i början av nästa år. En av dessa frågor är till exempel nuvarande regler som berör verksamhetsutövare som har byggnader med eget tillträde som ligger i gränsen mellan landsida och flygsida och ansvarsfördelning relaterat till säkerhets- och tillträdeskontroll.

#### 4.2.3 Förändringar som införs som en följd av att regelverket har varit föremål för en generell översyn

Genomgången av regelverket har främst syftat till att i största möjliga mån ta bort nationella särkrav och att ensa Transportstyrelsens föreskrifter inom luftfartsskydd med gällande EU-förordningar och kommissionsbeslut.

- Tillämpningen för cateringföretag ändras i syfte att bättre överensstämmer med förordningskraven. Förändringen innebär ett

---

<sup>7</sup> Air Carrier Third Country

<sup>8</sup> ECAC CEP är ett förfarande som används för att testa om teknisk utrustning för säkerhetskontroll uppfyller standarderna enligt EU-förordningskraven.

tydligare samband mellan de åtgärder som utförs och som kräver ett säkerhetsgodkännande om företaget ska kunna leverera catering eller andra förnödenheter som kan lastas direkt ombord på luftfartyg. Kopplat till denna förändring byts begreppet catering och cateringföretag ut och istället används förnödenheter för användning ombord och säkerhetsgodkänd leverantör (av förnödenheter för användning ombord). Det innebär också att det kan finnas andra verksamhetsutövare förutom renodlade cateringföretag som har möjlighet att kunna bli säkerhetsgodkända exempelvis leverantörer av tidningar, kuddar, filter etc. Kravbilderna i övrigt dvs. de säkerhetsåtgärder som ska vidtas är oförändrad.

- Det generella kravet på säkerhetsansvarig och organisationen i övrigt för de verksamhetsutövare som omfattas av krav på ett säkerhetsgodkännande har förtydligats. Detta har gjorts i syfte att bland annat ha en kravbild som bättre överensstämmer med andra regelverk samt att tydliggöra att det yttersta ansvaret åligger verksamhetsansvarig.
- Avgränsade områden (demarcated areas) ska upprättas i enlighet med förordning (EU) nr 1254/2009. Det är områden avsedda för trafik eller annan verksamhet som inte uppfyller förordningskraven. I dagsläget har vi en lydelse i föreskrifterna som inte helt överensstämmer med förordningskraven och enligt förslaget ändras den. I sak kommer det, enligt Transportstyrelsens uppfattning, inte att ändra någon praktisk tillämpning, men begreppsanvändningen renodlas. Vidare tydliggörs de alternativa säkerhetsåtgärder som ska vidtas för dessa områden.
- Det finns idag ett nationellt krav på att säkerhetspersonal ska ha en funktionsbeteckning och i föreskrifterna har syftet med kravet förtydligats.
- Utöver den normala säkerhetskontrollen krävs idag att en manuell kontroll och kontroll med handhållen metalldetektor utförs av potentiellt störande passagerare dvs. INAD<sup>9</sup>, DEPO<sup>10</sup> och frihetsberövade personer. Dessa krav går utöver förordningskraven men har ansetts befogade med hänsyn till risken och de incidenter som över tid har rapporterats. En översyn av händelserapporteringen visar att det fortsatt rapporteras incidenter och kravet föreslås därför att behållas med tillägg att även en manuell genomsökning av kabinbagaget ska genomföras. Enligt vad Transportstyrelsen erfar

---

<sup>9</sup> Inadmissible persons (INAD)

<sup>10</sup> Deportees (DEPO)



genomförs det i de flesta fall redan idag en manuell genomsökning av både passageraren och kabinbagaget. Regelverket ändras i enlighet med detta.

- Vilka länder eller flygplatser som EU kan tillämpa one-stop-security med framgår av förordning (EU) nr 2015/1998 bilaga 3-B. One-stop-security innebär att passagerare och bagage som, anländer från ett tredje land som listas i bilagan, kan transferera på en flygplats inom EU utan att genomgå en förnyad säkerhetskontroll. Hittills har möjligheten att tillämpa one-stop-security meddelats i ett särskilt beslut av Transportstyrelsen. Anledningen till att Transportstyrelsen valde detta regleringssätt var att myndigheten vid utarbetande av de nya föreskrifterna 2010 förutsåg frekventa ändringar, som skulle bli svåra att hantera inom ramen för föreskriftsändringar. Genom hänvisningen till aktuell bilaga i förordningen och den nya utformningen av föreskrifterna blir ett sådant förfarande överflödigt. Nuvarande beslut kommer därför att upphävas när de nya föreskrifterna träder i kraft, men innebär ingen ändring av tillämpningen av one-stop. Det förväntas också att listan över länder där one-stop kan tillämpas kommer att utökas med Kanada och Montenegro. Detta förslag kommer att läggas fram för votering på AVSEC Committee-mötet den 18 – 19 november och om förslaget röstas igenom kommer det att träda ikraft den 1 februari 2016 tillsammans med övriga nya rättsakter.
- Förordningskraven anger att funktions- och prestandatester ska göras, men anger inga detaljer om frekvenser och tillvägagångssätt. I nuvarande föreskrifter finns i olika omfattning detaljerade nationella krav avseende funktions- och prestandatester. Enligt förslaget kommer de flesta detaljerna att slopas och kraven som finns kvar innebär att testerna ska göras enligt tillverkarens anvisningar. Vidare föreslås att kravet slopas att den verksamhetsutövare som anskaffar teknisk utrustning ska avkräva leverantören en försäkran att utrustningen uppfyller förordningskraven. Kravet har delvis spelat ut sin roll sedan ECAC Common Evaluation Process tillkommit och efterhand utökats till att omfatta de flesta typer av utrustning. Väljer en verksamhetsutövare att anskaffa utrustning som inte testats inom ramen för CEP är det självklart så att det på annat sätt måste säkerställas att utrustningen uppfyller kraven, det är dock inte motiverat att särskilt föreskriva om detta.
- När det gäller övervakning och patrullering behövs de nationella kraven när förordningskraven ändrades senast och infördes i

föreskrifterna. Det innebär att det idag finns både nationella krav och förordningskrav.

Förordningskraven innebär att varje flygplats, med undantag för mindre flygplatser<sup>11</sup>, ska göra en riskbedömning och utifrån den fastslå hur och med vilken frekvens övervakning och patrullering ska ske. Riskbedömningen ska godkännas av Transportstyrelsen. Enligt föreskriftsförslaget tas de nationella kraven bort så att kravbilderna överensstämmer med EU-förordningskraven. Ändringen innebär att de flygplatser som idag tillämpat de nationella kraven nu måste göra en riskbedömning. En riskbedömning innebär en möjlighet att anpassa patrulleringen och övervakningen utifrån de lokala förhållandena på flygplatsen istället för som tidigare ha en från myndigheten fastslagen frekvens som gäller för samtliga flygplatser. I handboken kommer det att finnas förslag på vilka parametrar som kan ingå i en riskbedömning.

- Begreppen A- och B-flygplats har till stor del spelat ut sin roll i förhållande till föreskrifterna om luftfartsskydd. De används i huvudsak i den reglering som rör krav på staket. Enligt föreskriftsförslaget tas begreppen bort och de detaljerade nationella kraven avseende staket och grindar tas bort. Detta innebär en anpassning till förordningskraven där det finns krav på att gränsen mellan landsida och flygsida ska bestå av ett fysiskt hinder som förhindrar obehörigt tillträde.
- De nationella utbildningskraven för personer som har tillgång till identifierbar flygfrakt ändras så att de överensstämmer med förordningskraven, vilket innebär att det i fortsättningen endast krävs en allmän säkerhetsutbildning istället för den utbildning som nu krävs för personal som utför andra säkerhetsåtgärder.
- En jämförelse har gjorts med kraven i förordning (EU) nr 965/2012 och subpart ORO.SEC och luftfartsskyddet. Denna jämförelse har resulterat i att krav på procedurer för kommunikation mellan piloter och kabinbesättning föreslås tas bort då kravet framgår av ORO.SEC.100.

---

<sup>11</sup> En flygplats med kommersiell trafik med luftfartyg vars maximala startmassa är 10 ton eller högre och som

1. inte har fler än åtta tidtabellslagda avgångar per dygn,
2. inte har avgångar som är tidtabellslagda samtidigt, och
3. som endast upprättar ett begränsat CSRA för de områden där säkerhetskontrollerade passagerare, bagage och luftfartyg hanteras.

- För leverantörer av flygtrafiktjänst ställs utöver de krav som finns avseende hantering av kapningar och bombhot som härrör från Annex 17, också krav på instruktioner, säkerhetsansvarig, säkerhetsprövning och kompetenskrav.<sup>12</sup> Efter en jämförelse med förordning (EU) nr 1035/2011<sup>13</sup> har vi kunnat konstatera att dessa krav regleras i bilaga I punkterna 2.1, 3.3, 4 och 5. Vad gäller rapportering av händelser finns ett rapporteringskrav enligt förordning (EU) nr 376/2014<sup>14</sup>. Av den anledningen tas krav på instruktioner, säkerhetsansvarig, säkerhetsprövning, kompetenskrav och rapportering bort från de nationella föreskrifterna och endast de krav som är relaterade till Annex 17 och kapning och bombhot behålls, då de inte finns reglerade på annat sätt.
- Begreppet varuleveranser till flygplatsen ändras till förnödenheter till flygplatsen för att bättre överensstämja med förordningskraven och begreppen i övrigt. Det kan noteras att förändringen *inte* innebär att de dokument, avtal, försäkran etc. som finns idag måste ändras, utan den nya lydelsen gäller när nya dokument upprättas.

## 5 Samhällsekonomisk analys

EU-förordningar är rättsakter som äger allmän giltighet och är till alla delar direkt tillämpliga i alla medlemsstater. Det innebär att Transportstyrelsen har liten eller ingen möjlighet att påverka den svenska tillämpningen av de förändringar som är hänförliga till redan beslutade förordningskrav. I förordningarna finns det dock ett krav på medlemsstaterna att fördela ansvaret för de olika åtgärderna på verksamhetsutövarna vilket görs genom Transportstyrelsens föreskrifter om luftfartsskydd.

I och med att det är redan beslutade förordningskrav beskriver vi i konsekvensutredningen endast förslagen och vad de medför, men analyserar inte i detalj de ekonomiska konsekvenserna som är direkt relaterade till nya förordningskrav. Det kan dock i sammanhanget noteras att de förändringar

---

<sup>12</sup> Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:62) om luftfartsskydd för flygtrafikleddningstjänst

<sup>13</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 av den 17 oktober 2011 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och om ändring av förordningarna (EG) nr 482/2008 och (EU) nr 691/2010

<sup>14</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007

som införs endast innebär att olika möjligheter till redan gällande säkerhetsåtgärder införs exempelvis användande av skometalldetektorer. Detta är en typ av utrustning som flertalet svenska flygplatser har och det har varit ett starkt önskemål från flygplatserna att utrustningen blir en godkänd metod. Sverige har varit drivande i frågan och varit delaktiga i att utforma den nya kravbild.

## 5.1 Företag

### 5.1.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?

De företag som omfattas av kraven enligt föreskrifterna om luftfartsskydd är:

- Flygplatser
- Svenska flygföretag
- Utländska flygföretag
- Flygföretag som flyger frakt från tredje land till EU (ACC3)
- Cateringföretag<sup>15</sup>
- Fraktagenter
- EDD-företag<sup>16</sup>
- Instruktorer
- Validerare
- Kända avsändare av flygfrakt
- Kända leverantörer av förnödenheter till flygplatser och för användning ombord
- Flygtrafikledningstjänst

---

<sup>15</sup> I nya föreskrifterna kommer begreppet cateringföretag att ersättas av Säkerhetsgodkänd leverantör av förnödenheter för användning ombord

<sup>16</sup> Explosive Detection Dogs (EDD)

### *Flygplatser*

Det finns 36 säkerhetsgodkända flygplatser. Information om säkerhetsgodkända flygplatser och en lista över samtliga flygplatser finns på Transportstyrelsens hemsida:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Luftfartsskydd-security/Sakerhetsgodkannanden-/Flygplatser/>

Bland dessa finns flygplatser av olika storlek med mycket olika omfattning av trafik, allt från Stockholm Arlanda Airport till små flygplatser som Hemavan och Vilhelmina. Gemensamt för samtliga flygplatser är dock att de har reguljär linjefart eller chartertrafik, som gör att de omfattas av kraven på luftfartsskydd. Nio av flygplatserna drivs av Swedavia och övriga drivs av kommuner eller andra företag. Tillämpningen av de gemensamma EU-förordningskraven ligger också till grund för systemet med one-stop-security inom EU. Det innebär att en resenär som startar sin resa på en svensk flygplats kan resa vidare utan att behöva genomgå en förnyad säkerhetskontroll vid transferering på en annan EU-flygplats.

### *Flygföretag*

Det finns nio säkerhetsgodkända svenska flygföretag. Information om säkerhetsgodkända flygföretag finns på Transportstyrelsens hemsida:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Luftfartsskydd-security/Sakerhetsgodkannanden-/Flygforetag/>

I likhet med flygplatserna finns flygföretag av olika storlek och med olika omfattning av trafik. SAS är det största flygföretaget och som bedriver trafik både inrikes, inom EU och interkontinentalt. Utöver detta finns TUIfly Nordic och Nova Airlines som i huvudsak flyger charter. Braathens Regional och Nextjet har sin huvudsakliga inriktning på inrikes trafik och Amapola och Westair Sweden har sin huvudsakliga produktion inom frakt och postsegmentet. Gemensamt för alla dessa flygföretag är att de har sådan typ av trafik som omfattas av krav på åtgärder för luftfartsskyddet.

Det finns i nuläget ett hundratal utländska flygföretag som har trafik till och från svenska flygplatser. Det gäller både EU-flygföretag och flygföretag från tredje land. Dessa flygföretag erbjuder resor inom samtliga områden dvs. inrikes, inom EU och interkontinentalt. Dessa omfattas inte av krav på ett säkerhetsgodkännande av Transportstyrelsen då det är ett ansvar för hemmamyndigheten och det finns därför inte någon motsvarande sammanställning över dessa flygföretag.

### *Cateringföretag*

Det finns fyra säkerhetsgodkända cateringföretag som tillsammans har verksamhet på nio olika platser där platsspecifika godkännanden krävs. Information om säkerhetsgodkända cateringföretag finns på Transportstyrelsens hemsida:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Luftfartsskydd-security/Sakerhetsgodkannanden-/Cateringforetag-/>

Det är ett frivilligt åtagande att bli säkerhetsgodkänt cateringföretag, men ett sådan godkännande krävs för att kunna leverera catering som ska kunna lastas ombord utan ytterligare säkerhetsåtgärder. Det innebär att genom de säkerhetsåtgärder som vidtas och hanteringen i övrigt är cateringföretagens produkt färdig att lastas ombord på ett luftfartyg. Det är cateringföretag av olika storlek och flera erbjuder också sina tjänster till andra aktörer än flygföretag. Både Gate Gourmet och LSG tillhör internationella koncerner som har verksamhet världen över. Flightline Klarago är svenskägt och har mesta delen av sin produktion koncentrerad runt Arlanda i likhet med Picknick som har sin mesta produktion och verksamhet på Bromma.

### *Fraktagenter*

Det finns drygt 70 säkerhetsgodkända fraktagenter som tillsammans har verksamhet på drygt 200 platser. Information om säkerhetsgodkända fraktagenter finns på Transportstyrelsens hemsida:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Luftfartsskydd-security/Sakerhetsgodkannanden-/Speditorer-och-postoperatorer/>

Det är i likhet med cateringföretag ett frivilligt åtagande att bli säkerhetsgodkänd fraktagent. Ett godkännande för fraktagenter krävs dock om företaget ska bedriva viss typ av fraktverksamhet och att frakten ska kunnat lastas ombord utan att fler säkerhetsåtgärder vidtas. Fraktagenterna kan i huvudsak delas upp i två grupper. Den ena är gruppen de fraktagenter som har fraktterminalverksamhet, ofta i anslutning till en flygplats, men de kan även finnas lokaliserade på platser utanför flygplatsen. Den andra gruppen är de fraktagenter som inte fysiskt hanterar frakt i någon större utsträckning, utan bokar väg- och flygtransport samt ansvarar för dokumentationen som måste åtfölja en fraktförsändelse. Den senare gruppen är de fraktagenter som är störst till antalet. Bland fraktagenterna finns både stora företag som tillhör internationella koncerner till små företag med endast ett par anställda.

### *Instruktörer*

Det finns 17 instruktörer som är certifierade av Transportstyrelsen och som utbildar säkerhetspersonal. Säkerhetspersonal är personal som utför säkerhetskontroll av passagerare, bagage, frakt, post och förnödenheter samt utför tillträdeskontroll och övervakning/patrullering. Säkerhetspersonal är i huvudsak personal på en flygplats, men kan även beröra andra verksamhetsutövare som utför säkerhetskontroll eller andra säkerhetsåtgärder. Information om certifierade instruktörer finns på Transportstyrelsens hemsida:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Luftfartsskydd-security/Certifierade-instruktorer/>

### *Validerare*

Det finns 11 validerare som är certifierade av Transportstyrelsen och som används för att validera kända avsändare. Vidare finns 6 validerare som validerar kända leverantörer samt 3 validerare som validerar ACC3<sup>17</sup> flygföretag. Certifierade validerare används för att utföra validering av en verksamhet på plats dvs. ett förfarande som innebär en kontroll av att en verksamhetsutövare uppfyller kraven enligt regelverket. Denna validering kan läggas till grund för ett godkännande som känd avsändare eller ACC3 alternativt för att få status som känd leverantör. Information om certifierade validerare finns på Transportstyrelsens hemsida:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Luftfartsskydd-security/Certifierade-validerare/>

### *EDD-företag*

EDD-företag är verksamhetsutövare som erbjuder tjänster med hundar som eftersöker explosiva ämnen. Det finns idag ett säkerhetsgodkänt EDD-företag, Passéra Detection Dogs AB. EDD-ekipage (hund och förare) används idag i första hand för säkerhetskontroll av flygfrakt.

### *Flygföretag ACC3*

De flygföretag som flyger frakt från tredje land omfattas i vissa fall av krav på ett s.k. ACC3-godkännande. Transportstyrelsen ansvarar för ACC3-godkännande av de flygföretag som har ett svenskt AOC<sup>18</sup> samt flygföretag från tredje land som fördelas enligt en gemensam EU-lista. Idag är det fyra svenska flygföretag (SAS, Novair, Westair, TUIfly) som berörs och ett ryskt flygföretag, ATRAN Air Cargo.

---

<sup>17</sup> Air Carrier Cargo Third Country

<sup>18</sup> Air Operators Certificate



### *Kända avsändare flygfrakt*

Det finns idag drygt 350 kända avsändare för flygfrakt som är godkända av Transportstyrelsen. Att vara känd avsändare innebär att företaget uppfyller krav på säkerhetsåtgärder och hantering av flygfrakt som innebär att frakten kan lastas ombord utan ytterligare säkerhetsåtgärder. Detta är ett frivilligt åtagande och företagen är små och stora företag i vitt skilda branscher. Såsom exempel kan nämnas stora exportföretag, läkemedelsindustrin, företag som producerar högteknologisk utrustning etc.

### *Kända leverantörer*

Det finns ett stort antal kända leverantörer av förnödenheter som levereras till flygplatser, flygföretag och cateringföretag. Dessa godkänns inte av Transportstyrelsen utan utses av den verksamhetsutövare som företaget ska leverera till, exempelvis en flygplatsoperatör. Transportstyrelsen har därför ingen lista över dessa företag. Konceptet bygger på samma kravbild som är tillämplig för kända avsändare. Genom sin hantering säkerställer leverantörerna att förnödenheterna skyddas och kan tas in på flygplatsen utan att säkerhetskontrolleras. Kända leverantörer är exempelvis leverantörer av flygbränsle, avisningsvätska, mat och livsmedel, taxfreeprodukter etc.

### *Leverantörer av flygtrafikledningstjänst*

Det finns 37 leverantörer av flygtrafikledningstjänst som är certifierade av Transportstyrelsen. Bland de företag som är certifierade av Transportstyrelsen kan till exempel nämnas LFV, NUAC, ACR och AFAB.

### *Sammanfattning*

Alla verksamhetsutövare berörs av att föreskrifterna omarbetas till en ny sammanhållen. Det är i huvudsak flygplatsoperatörerna som berörs av de sakändringar som följer av EU-förordningskraven. De krav som införs är i första hand nya eller kompletterande metoder relaterade till teknisk utrustning och de innebär endast fler möjligheter för verksamhetsutövarna.

#### 5.1.2 Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader?

I och med att det är redan beslutade förordningskrav som omhändertas i Transportstyrelsens föreskrifter analyserar vi inte i detalj de administrativa eller ekonomiska konsekvenserna som är direkt relaterade till de nya förordningskraven. De flesta reglerna i förslaget till ny föreskrift gäller redan idag och är överflyttade från idag gällande föreskrifter, dessa har därför inte heller konsekvensutretts.



Den nya utformningen av föreskrifterna och de nya förordningskraven kan innebära att verksamhetsutövarnas säkerhetsprogram måste uppdateras. Detta är beroende av hur företagen valt att utforma säkerhetsprogrammen och i vilken utsträckning referenser till gällande förordningskrav och föreskrifter görs eller inte. Enligt Transportstyrelsens uppfattning är dock en regelbunden översyn av säkerhetsprogrammen normalt nödvändig då andra förändringar i verksamheterna gör att säkerhetsprogrammen är i behov av uppdatering. I den mån säkerhetsprogrammen behöver uppdateras som följd av ändringarna bör därför detta kunna göras tillsammans med övrig regelbunden översyn.

När det gäller föreslagna förändringar med anledning av den generella genomgången av regelverket syftar de främst till att i största möjliga mån ta bort nationella särkrav och att ensa Transportstyrelsens föreskrifter inom luftfartsskydd med gällande EU-förordningar och kommissionsbeslut. Ett nationellt krav som tillkommer är kravet på att genomföra en manuell genomsökning av INAD/DEPOs kabinbagage. Transportstyrelsen gör bedömningen att detta inte kommer att medföra några administrativa kostnader. Tidsåtgången för att göra detta extra moment bedöms vara marginell och åtgärden genomförs i de flesta fall redan idag.

#### 5.1.3 Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta?

I och med att det är redan beslutade förordningskrav som omhändertas i Transportstyrelsens föreskrifter analyserar vi inte i detalj de administrativa eller ekonomiska konsekvenserna som är direkt relaterade till de nya förordningskraven. De flesta reglerna i förslaget till ny föreskrift gäller redan idag och är överflyttade från idag gällande föreskrifter, dessa har därför inte heller konsekvensutretts.

De förändringar i sakinnehållet som införs genom de nya rättsakterna innebär endast nya eller kompletterande metoder framför allt relaterat till olika typer av teknisk utrustning eller mjukvara som används tillsammans med teknisk utrustning. Det innebär att det inte medför några tvingande merkostnader för verksamhetsutövarna. I förlängningen kan möjligheten att använda alternativa metoder innebära att bättre och effektivare lösningar kan införas.

Detaljregleringen avseende funktions- och prestandatester för teknisk utrustning slopas, vilket gör att verksamhetsutövarna kan anpassa rutinerna fullt ut i förhållande till tillverkarens instruktioner samt i viss mån till sin egen verksamhet. Möjligheten införs också för flygplatserna att fortsatt använda de skometalldetektorer som många av dem redan har investerat i.

När det gäller föreslagna förändringar med anledning av den generella genomgången av regelverket syftar de främst till att i största möjliga mån ta bort nationella särkrav och att ensa Transportstyrelsens föreskrifter inom luftfartsskydd med gällande EU-förordningar och kommissionsbeslut. Ett nationellt krav som tillkommer är kravet på att genomföra en manuell genomsökning av INAD/DEPOs kabinbagage. Transportstyrelsen gör bedömningen att detta inte kommer att innebära några ökade kostnader då det redan finns ett krav på att säkerhetspersonal utför säkerhetskontroll av passageraren och tidsåtgången för att göra detta extra moment bedöms vara marginell. En manuell kontroll av kabinbagaget kan redan krävas enligt nuvarande regelverk beroende på om detta krävs för att lösa ett larm i röntgenutrustningen.

#### 5.1.4 I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen?

Transportstyrelsen gör bedömningen att konkurrensförhållanden inte påverkas av regleringen. Då de nya kraven i huvudsak är kompletteringar och möjligheter till redan gällande krav kan inte etableringströsklar uppstå och alla krav är dessutom relaterade till företag som redan är etablerade inom sina respektive områden.

#### 5.1.5 Behöver särskild hänsyn tas till små företag?

Det finns inget utrymme för att särskilja små och stora företag utifrån den kravbild som finns enligt gällande EU-förordningskrav. Har företaget en verksamhet som omfattas av kraven så gäller kraven oavsett vilken omfattning eller storlek denna verksamhet har.

#### 5.1.6 I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen?

Transportstyrelsen kan inte förutse någon annan påverkan på berörda företag.

## 5.2 Konsumenter

De förändringar som införs innebär inga nya krav på säkerhetsåtgärder dvs. inga förändringar görs som kommer att ha negativ påverkan på till exempel flödet i säkerhetskontrollen. Däremot innebär användningen av skometalldetektorer en förenkling i säkerhetskontrollen för passagerare då man normalt kan slippa ta av skor eller stövlar vid larm i metall-detektorbågen. Någon påverkan på vänte- eller restider förutses inte och följaktligen ingen direkt påverkan på konsumenter/resenärer i detta avseende. Vad gäller den avgift som resenärerna betalar för luftfartsskyddet, den s.k. GAS-avgiften, gör Transportstyrelsen bedömningen att den inte ska påverkas av de förändrade kraven.

### **5.3 Statens finanser**

De förändrade kraven påverkar inte statens finanser genom att skatter eller avgifter förändras. Transportstyrelsens avgifter kommer inte heller att påverkas av de aktuella förändringarna.

### **5.4 Samhället i övrigt**

Transportstyrelsens föreskrifter innehåller krav på säkerhetsåtgärder för luftfartsskyddet. De åtgärder som vidtas syftar till att minska risken för olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten.

Transportstyrelsen kan inte förutse några konsekvenser för samhället i övrigt såsom utsläpp, olyckor eller infrastrukturslitage.

### **5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning**

Transportstyrelsen kommer att påverkas av föreskriftsförändringarna. Det innebär dels ett föreskriftsprojekt, dels att EMPIC måste uppdateras, dvs. det programstöd som används vid verksamhetskontroller.

Transportstyrelsen bedömer att förändringarna inte har någon påverkan på andra myndigheter, kommuner eller landsting.

## 5.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	
<b>Företag</b>	-	Det införs nya möjligheter att använda andra typer av teknisk utrustning eller mjukvara.	Beroende på hur företagen utformat sina säkerhetsprogram kan de nya föreskrifterna innebära att administrativa åtgärder måste vidtas.	Fördelarna med de nya föreskrifterna bedöms överväga nackdelarna.
<b>Konsumenter</b>	-	Det blir tillåtet att använda skometall-detektorer, vilket underlättar säkerhetskontrollen för passagerare	-	-
<b>Statens finanser</b>	-	-	-	-
<b>Samhället i övrigt</b>	-	Risken för olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten minskar.	-	-
<b>Myndigheter och andra offentliga organ</b>	-	-	-	-
<b>Totalt</b>	-	-	-	Fördelarna med de nya föreskrifterna bedöms överväga nackdelarna.

## 6 Fördelningsanalys

Transportstyrelsen gör bedömningen att de förändringar som införs inte har någon påvisbar effekt relaterad till grupper av medborgare såsom kvinnor, män, olika ålders- eller inkomstgrupper alternativt för olika delar av landet. Det kan heller inte påvisas några särskilda effekter som påtagligt gynnar eller drabbar enskilda individer eller grupper.

## **7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse<sup>19</sup>**

### **7.1.1 Hur påverkar/bidrar lösningen till funktionsmålet?**

I förhållande till funktionsmålet syftar regelverket och åtgärderna inom luftfartsskyddet att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar och bidrar därmed till en ökad trygghet för resenärerna.

### **7.1.2 Hur påverkar/bidrar lösningen till hänsynsmålet?**

I förhållande till hänsynsmålet syftar regelverket och åtgärderna inom luftfartsskyddet att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar och bidrar därmed till att förhindra att människor eller egendom skadas.

## **8 Vad är förslaget?**

Se beskrivningen under avsnitt 4.2.

## **9 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Regleringen innebär att gemensamma EU-förordningskrav och krav enligt ICAO Annex 17 implementeras i Sverige. Regleringen är förenlig med EU-rätten och internationell reglering.

## **10 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Datum för ikraftträdande är styrt av när förordningskraven träder i kraft dvs. den 1 februari 2016. Transportstyrelsen bedömer inte att några särskilda informationsinsatser kommer att behövas då verksamhetsspecifika handböcker kommer att publiceras tillsammans med de nya föreskrifterna.

## **11 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

12 kap. 4 § luftfartsförordningen (2010:770).

---

<sup>19</sup> Det finns en beskrivning av de transportpolitiska målen på:  
<http://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/> och  
<http://malportal.trafa.se/malportal/Transportpolitiska-mal/>

---

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Annika Ramstedt, 010-495 3720

[annika.ramstedt@transportstyrelsen.se](mailto:annika.ramstedt@transportstyrelsen.se)

Malin Norin (f.d. Nilsson), 010-495 3618

[malin.nilsson@transportstyrelsen.se](mailto:malin.nilsson@transportstyrelsen.se)

Loella Fjällskog, 010-495 4005

[loella.fjallskog@transportstyrelsen.se](mailto:loella.fjallskog@transportstyrelsen.se)

## **Bilaga till konsekvensutredning – handbok exempel på förslag till layout och innehåll**

### **HANDBOK Luftfartsskydd flygplatser**

Denna trycksak utgör enbart ett hjälpmedel för att få en samlad bild över gällande regelverk.

Transportstyrelsen garanterar inte att innehållet överensstämmer med tryckta utgåvor av officiella versioner som återfinns i Europeiska unionens officiella tidning. Om innehållet inte överensstämmer med den tryckta utgåvan av den officiella versionen är det den senare som gäller.

Version x.x

2015-xx-xx

## **Innehållsförteckning**

Inledning  
Handbokens layout  
Godkännande av verksamhetsutövare  
Organisation, kvalitetskontroll, rapportering och planering för särskilda händelser  
Utbildning, kompetenskrav, säkerhetsprövning och pålitlighetskontroll  
Områden på en flygplats  
Tillträdeskontroll och inspektion av fordon  
Behörighetskort, identitetskort och passerkort för fordon  
Övervakning och patrullering  
Säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och medförda föremål  
Säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage  
Säkerhetskontroll av lastrumsbagage  
Leveranser av förnödenheter  
Teknisk utrustning för säkerhetskontroll



## Inledning

Handboken är framtagen av Transportstyrelsen som ett hjälpmedel för att få en samlad bild över regler för luftfartsskydd för flygplatser. För att få en helhetsbild av reglerna måste EU-förordningarna läsas tillsammans med den nationella regleringen. Dessutom innehåller handboken vägledande material från Transportstyrelsen.

Regelverket består av:

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002
- Kommissionens förordning (EU) nr 2015/xxxx av den xxxx om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd
- Kommissionens beslut K(2015)8005 av den xxx om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd och de uppgifter som avses i artikel 18 a i förordning (EG) nr 300/2008
- Transportstyrelsen föreskrifter (TSFS 2015:xx) om luftfartsskydd

Delar av regelverket omfattas av sekretess enligt 18 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Dessa delar är i huvudsak hänförliga till kommissionens beslut K(2015)8005. De delar som omfattas är markerade med ”*Sekretess*”.

Det vägledande materialet består av kommentarer från Transportstyrelsen som kan vara till hjälp vid tillämpningen av reglerna. Kommentarererna är förtydliganden där det är vanligt förekommande med frågor och där texterna kan vara i behov av förtydliganden. Vidare kan kommentarer innehålla tolkningar som Transportstyrelsen eller i vissa fall EU-kommissionen kommit fram till. Transportstyrelsens kommentarer är inte rättsligt bindande.

## Handbokens layout

Nedan beskrivs utdragen av regleringarna och övrigt material med hänsyn till deras olika textformat.

### **Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002**

Under dessa rubriker kommer text från förordning (EG) nr 300/2008 att återges med denna typ av teckensnitt.

### **Kommissionens förordning (EU) nr 2015/xxxx av den xxxx om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd, i den ursprungliga lydelsen.**

Under dessa rubriker kommer text från förordning (EU) nr 2015/xxx att återges med denna typ av teckensnitt.

### **Kommissionens beslut K(2015)8005 av den xxx om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd och de uppgifter som avses i artikel 18 a i förordning (EG) nr 300/2008**

*Under dessa rubriker kommer text från beslut K(2015)8005 att återges med denna typ av teckensnitt.*

### **Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:xx) om luftfartsskydd**

Under dessa rubriker kommer text från Transportstyrelsens föreskrifter att återges med denna typ av teckensnitt.

### **Transportstyrelsens kommentarer**

*Under dessa rubriker kommer text från Transportstyrelsens föreskrifter att återges med denna typ av teckensnitt.*