Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationshilfe, für deren Richtigkeit die Organe der Union keine Gewähr übernehmen

►B

VERORDNUNG (EU) Nr. 185/2010 DER KOMMISSION

vom 4. März 2010

zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 55 vom 5.3.2010, S. 1)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Verordnung (EU) Nr. 357/2010 der Kommission vom 23. April 2010	L 105	10	27.4.2010
►M2	Verordnung (EU) Nr. 358/2010 der Kommission vom 23. April 2010	L 105	12	27.4.2010
►M3	Verordnung (EU) Nr. 573/2010 der Kommission vom 30. Juni 2010	L 166	1	1.7.2010
►M4	Verordnung (EU) Nr. 983/2010 der Kommission vom 3. November 2010	L 286	1	4.11.2010
►M5	Verordnung (EU) Nr. 334/2011 der Kommission vom 7. April 2011	L 94	12	8.4.2011
►M6	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 859/2011 der Kommission vom 25. August 2011	L 220	9	26.8.2011
►M7	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1087/2011 der Kommission vom 27. Oktober 2011	L 281	12	28.10.2011
►M8	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1147/2011 der Kommission vom 11. November 2011	L 294	7	12.11.2011
►M9	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 173/2012 der Kommission vom 29. Februar 2012	L 59	1	1.3.2012
►M10	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 711/2012 der Kommission vom 3. August 2012	L 209	1	4.8.2012
►M11	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1082/2012 der Kommission vom 9. November 2012	L 324	25	22.11.2012
►M12	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 104/2013 der Kommission vom 4. Februar 2013	L 34	13	5.2.2013
►M13	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 189/2013 der Kommission vom 5. März 2013	L 62	17	6.3.2013
►M14	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 246/2013 der Kommission vom 19. März 2013	L 77	8	20.3.2013
►M15	Durchführungsverordnung (EU) Nr. 654/2013 der Kommission vom 10. Juli 2013	L 190	1	11.7.2013

Berichtigt durch:

►C1 Berichtigung, ABl. L 159 vom 25.6.2010, S. 27 (185/2010)
►C2 Berichtigung, ABl. L 71 vom 9.3.2012, S. 55 (185/2010)
►C3 Berichtigung, ABl. L 41 vom 12.2.2013, S. 16 (185/2010)
►C4 Berichtigung, ABl. L 25 vom 28.1.2011, S. 32 (983/2010)
►C5 Berichtigung, ABl. L 78 vom 17.3.2012, S. 39 (859/2011)
►C6 Berichtigung, ABl. L 14 vom 18.1.2013, S. 24 (711/2012)

▼B

VERORDNUNG (EU) Nr. 185/2010 DER KOMMISSION

vom 4. März 2010

zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 ([1]), insbesondere auf Artikel 4 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 legt die Kommission detaillierte Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards nach Artikel 4 Absatz 1 sowie der allgemeinen Maßnahmen nach Artikel 4 Absatz 2 der genannten Verordnung fest.

(2) Wenn sie sensible Sicherheitsmaßnahmen umfassen, gelten diese Maßnahmen gemäß Artikel 18 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 als EU-Verschlusssache im Sinne des Beschlusses 2001/844/EG, EGKS, Euratom der Kommission vom 29. November 2001 zur Änderung ihrer Geschäftsordnung ([2]) und sind daher nicht zu veröffentlichen. Diese Maßnahmen sollten durch einen an die Mitgliedstaaten gerichteten Beschluss getrennt erlassen werden.

(3) Die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 gilt in vollem Umfang ab dem Zeitpunkt, der in den Durchführungsvorschriften angegeben ist, die nach den in Artikel 4 Absätze 2 und 3 dieser Verordnung genannten Verfahren erlassen werden, spätestens jedoch ab dem 29. April 2010. Diese Verordnung sollte daher ab dem 29. April 2010 gelten, um die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu harmonisieren.

(4) Die Methoden und Technologien zum Aufspüren flüssiger Sprengstoffe werden sich im Lauf der Zeit weiterentwickeln. Die Kommission wird entsprechend den technologischen Entwicklungen und den praktischen Erfahrungen auf gemeinschaftlicher und globaler Ebene soweit zweckmäßig Vorschläge zur Überarbeitung der technologischen und praktischen Bestimmungen zur Kontrolle von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen vorlegen.

(5) Folgende Verordnungen der Kommission sind daher aufzuheben: (EG) Nr. 1217/2003 vom 4. Juli 2003 zur Festlegung gemeinsamer Spezifikationen für nationale Qualitätskontrollprogramme für die Sicherheit der Zivilluftfahrt ([3]), (EG) Nr. 1486/2003 vom 22. August 2003 zur Festlegung von Verfahren für die Durchführung von Luftsicherheitsinspektionen der Kommission im Bereich der Zivilluftfahrt ([4]), (EG) Nr. 1138/2004 vom 21. Juni 2004 zur Festlegung einer gemeinsamen Definition der sensiblen

([1]) ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72.
([2]) ABl. L 317 vom 3.12.2001, S. 1.
([3]) ABl. L 169 vom 8.7.2003, S. 44.
([4]) ABl. L 213 vom 23.8.2003, S. 3.

▼B

Teile der Sicherheitsbereiche auf Flughäfen [1] und (EG) Nr. 820/2008 vom 8. August 2008 zur Festlegung von Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen grundlegenden Normen für die Luftsicherheit [2], die alle Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt [3] sind.

(6) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 eingerichteten Ausschusses für Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Zielsetzung

Mit dieser Verordnung werden detaillierte Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, sowie allgemeine Maßnahmen zur Ergänzung der gemeinsamen Grundstandards festgelegt.

Artikel 2

Durchführungsbestimmungen

(1) Die in Artikel 1 genannten Maßnahmen sind im Anhang dargelegt.

(2) Die nationalen Sicherheitsprogramme für die Zivilluftfahrt tragen gemäß Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 dieser Verordnung angemessen Rechnung.

Artikel 3

Aufhebung

Die Verordnungen (EG) Nr. 1217/2003, (EG) Nr. 1486/2003, (EG) Nr. 1138/2004 und (EG) Nr. 820/2008 werden mit Wirkung vom 29. April 2010 aufgehoben.

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 29. April 2010.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

[1] ABl. L 221 vom 22.6.2004, S. 6.
[2] ABl. L 221 vom 19.8.2008, S. 8.
[3] ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

▼B

ANHANG

1. **FLUGHAFENSICHERHEIT**

1.0. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

1.0.1. Soweit nicht anders angegeben, stellt die Behörde, der Flughafenbetreiber, das Luftfahrtunternehmen oder die für das nationale Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 zuständige Stelle die Durchführung der in diesem Kapitel genannten Maßnahmen sicher.

1.0.2. Für die Zwecke dieses Kapitels gelten Luftfahrzeuge, Busse, Gepäckwagen und andere Transportmittel sowie Laufstege und Fluggastbrücken als Teile eines Flughafens.

Für die Zwecke dieses Kapitels bezeichnet der Begriff „gesichertes Gepäck“ kontrolliertes aufgegebenes Gepäck abfliegender Fluggäste, das physisch derart geschützt ist, dass keinerlei Gegenstände darin eingebracht werden können.

1.0.3. Die jeweils zuständige Behörde kann unbeschadet der Kriterien für Abweichungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 272/2009 an Tagen mit höchstens acht planmäßigen Abflügen besondere Sicherheitsverfahren oder Ausnahmen für den Schutz und die Sicherheit luftseitiger Bereiche von Flughäfen erlauben, sofern sich jederzeit jeweils nur ein Luftfahrzeug zum Be- oder Entladen sowie Ein- und Aussteigen im sensiblen Teil des Sicherheitsbereichs oder auf einem nicht in den Geltungsbereich von Nummer 1.1.3 fallenden Flughafens befindet.

1.1. ANFORDERUNGEN AN DIE FLUGHAFENPLANUNG

1.1.1. **Abgrenzungen**

1.1.1.1. Abgrenzungen zwischen Landseite, Luftseite, Sicherheitsbereichen, sensiblen Teilen und ggf. abgegrenzten Bereichen müssen auf jedem Flughafen deutlich erkennbar sein, damit in jedem dieser Bereiche die geeigneten Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden können.

1.1.1.2. Landseite und Luftseite müssen durch eine physische Barriere abgegrenzt sein, die für die Allgemeinheit deutlich sichtbar ist und unbefugten Zugang unterbindet.

1.1.2. **Sicherheitsbereiche**

1.1.2.1. Sicherheitsbereiche sind zumindest folgende Bereiche:

a) den sicherheitskontrollierten abfliegenden Fluggästen zugängliche Bereiche eines Flughafens und

b) Bereiche eines Flughafens, die sicherheitskontrolliertes aufgegebenes Gepäck durchlaufen kann oder in denen es aufbewahrt werden kann, sofern es sich nicht um gesichertes Gepäck handelt, und

c) Bereiche eines Flughafens, die zum Abstellen von Luftfahrzeugen dienen, um an diesen einen Einsteige- bzw. Beladevorgang vorzunehmen.

1.1.2.2. Ein Teil eines Flughafens gilt zumindest während der in Nummer 1.1.2.1 genannten Abläufe als Sicherheitsbereich.

Bei Einrichtung eines Sicherheitsbereichs wird unmittelbar zuvor eine Sicherheitsdurchsuchung der Bereiche vorgenommen, deren Sicherheit möglicherweise beeinträchtigt wurde, um hinreichend sicherzustellen, dass der betreffende Bereich keine verbotenen Gegenstände enthält. Bei Luftfahrzeugen, die einer Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung unterzogen werden, gilt diese Vorschrift als erfüllt.

▼B

1.1.2.3. Jedes Mal, wenn Unbefugte Zugang zu einem Sicherheitsbereich hatten, wird so bald wie möglich eine Sicherheitsdurchsuchung der Bereiche vorgenommen, deren Sicherheit möglicherweise beeinträchtigt wurde, um hinreichend sicherzustellen, dass der betreffende Bereich keine verbotenen Gegenstände enthält. Bei Luftfahrzeugen, die einer Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung unterzogen werden, gilt diese Vorschrift als erfüllt.

1.1.3. **Sensible Teile der Sicherheitsbereiche**

1.1.3.1. Sensible Bereiche sind auf Flughäfen einzurichten, auf denen mehr als 40 Personen über Flughafenausweise verfügen, mit denen Zutritt zu Sicherheitsbereichen gewährt wird.

1.1.3.2. Sensible Teile sind zumindest folgende Bereiche:

a) sämtliche den sicherheitskontrollierten abfliegenden Fluggästen zugängliche Teile eines Flughafens sowie

b) sämtliche Teile eines Flughafens, die sicherheitskontrolliertes aufgegebenes Gepäck durchlaufen kann oder in denen es aufbewahrt werden kann, sofern es sich nicht um gesichertes Gepäck handelt.

Ein Teil eines Flughafens gilt zumindest während der unter a und b genannten Abläufe als sensibler Teil.

1.1.3.3. Bei Einrichtung eines sensiblen Bereichs wird unmittelbar zuvor eine Sicherheitsdurchsuchung der Bereiche vorgenommen, deren Sicherheit möglicherweise beeinträchtigt wurde, um hinreichend sicherzustellen, dass sich in diesen keine verbotenen Gegenstände befinden. Bei Luftfahrzeugen, die einer Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung unterzogen werden, gilt diese Vorschrift als erfüllt.

▼M9

1.1.3.4. Jedes Mal, wenn nicht kontrollierte Personen oder Fluggäste und Besatzungsmitglieder, die aus anderen als den in Anlage 4-B aufgeführten Drittländern eintreffen, Zugang zu sensiblen Bereichen hatten, wird so bald wie möglich eine Sicherheitsdurchsuchung der Bereiche vorgenommen, deren Sicherheit möglicherweise beeinträchtigt wurde, um hinreichend sicherzustellen, dass sich in diesen keine verbotenen Gegenstände befinden.

Bei Luftfahrzeugen, die einer Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung unterzogen werden, gilt Absatz 1 als erfüllt.

Absatz 1 gilt nicht, wenn Personen, die unter Nummer 1.3.2 oder Nummer 4.1.1.7 fallen, Zugang zu diesen Teilen hatten.

Bei Fluggästen und Besatzungsmitgliedern, die aus anderen als den in Anlage 4-B aufgeführten Drittländern eintreffen, gilt Absatz 1 nur für die sensiblen Bereiche, die für kontrolliertes aufgegebenes Gepäck und/oder kontrollierte abfliegende Fluggäste, die nicht mit demselben Luftfahrzeug wie diese Fluggäste und Besatzungsmitglieder abfliegen, benutzt werden.

▼B

1.2. ZUGANGSKONTROLLE

1.2.1. **Zugang zur Luftseite**

1.2.1.1. Der Zugang zur Luftseite darf Personen und Fahrzeugen nur gestattet werden, wenn legitime Gründe dies erfordern.

1.2.1.2. Für den Zugang zur Luftseite haben Personen eine Genehmigung mitzuführen.

1.2.1.3. Für die Zufahrt zur Luftseite müssen Fahrzeuge sichtbar mit einem gültigen Fahrzeugausweis versehen sein.

▼B

1.2.1.4. Personen, die sich auf der Luftseite befinden, müssen auf Verlangen zu Kontrollzwecken ihre Genehmigung vorlegen.

1.2.2. **Zugang zu Sicherheitsbereichen**

1.2.2.1. Der Zugang zu Sicherheitsbereichen darf Personen und Fahrzeugen nur gestattet werden, wenn legitime Gründe dies erfordern.

1.2.2.2. Für den Zugang zu Sicherheitsbereichen haben Personen eine der nachfolgend genannten Genehmigungen vorzulegen:

a) eine gültige Bordkarte oder ein Äquivalent oder

b) einen gültigen Flugbesatzungsausweis oder

c) einen gültigen Flughafenausweis oder

d) einen gültigen Ausweis der zuständigen nationalen Behörde oder

e) einen gültigen, von der zuständigen nationalen Behörde anerkannten Ausweis der Fachaufsichtsbehörde.

▼M9

Alternativ kann der Zugang auch nach einer positiven Identifizierung anhand der biometrischen Daten gewährt werden.

▼B

1.2.2.3. Für die Zufahrt zu Sicherheitsbereichen müssen Fahrzeuge sichtbar mit einem gültigen Fahrzeugausweis versehen sein.

1.2.2.4. Die Bordkarte oder das Äquivalent gemäß Nummer 1.2.2.2 Buchstabe a ist zu überprüfen, bevor einer Person Zugang zu einem Sicherheitsbereich gewährt wird, um deren bzw. dessen Gültigkeit hinreichend sicherzustellen.

Die in Nummer 1.2.2.2 Buchstaben b bis e genannten Ausweise sind zu überprüfen, bevor einer Person Zugang zu einem Sicherheitsbereich gewährt wird, um hinreichend sicherzustellen, dass diese gültig sind und auf den Inhaber ausgestellt wurden.

▼M9

Bei biometrischer Identifizierung ist bei der Überprüfung zu gewährleisten, dass die den Zugang zu Sicherheitsbereichen begehrende Person über eine der in Nummer 1.2.2.2 genannten Genehmigungen verfügt und diese Genehmigung gültig ist und nicht gesperrt wurde.

▼B

1.2.2.5. Um unbefugten Zugang zu Sicherheitsbereichen zu verhindern, sind an den Zugangspunkten folgende Vorkehrungen vorzusehen:

a) ein elektronisches System, das den Zugang auf jeweils eine Person beschränkt, oder

b) Zugangskontrollen durch entsprechend befugte Personen.

1.2.2.6. Der Fahrzeugausweis ist zu überprüfen, bevor einem Fahrzeug die Zufahrt zu einem Sicherheitsbereich gewährt wird, um hinreichend sicherzustellen, dass dieser gültig ist und auf das betreffende Fahrzeug ausgestellt wurde.

1.2.2.7. Daneben unterliegt der Zugang zu Sicherheitsbereichen den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

1.2.3. **Vorschriften für Flugbesatzungsausweise der Gemeinschaft und Flughafenausweise**

1.2.3.1. Ein Flugbesatzungsausweis für ein von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft beschäftigtes Besatzungsmitglied und ein Flughafenausweis dürfen nur einer Person ausgestellt werden, die diesen aus betrieblichen Gründen benötigt und eine Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß Nummer 11.1.3 erfolgreich absolviert hat.

▼B

1.2.3.2. Flugbesatzungsausweise und Flughafenausweise werden für einen Gültigkeitszeitraum von höchstens fünf Jahren ausgestellt.

1.2.3.3. Ausweise von Personen, die eine Zuverlässigkeitsüberprüfung nicht bestehen, sind unverzüglich einzuziehen.

1.2.3.4. Zumindest bei Aufenthalten in einem Sicherheitsbereich muss der Inhaber den Ausweis jederzeit sichtbar tragen.

Personen, die in Sicherheitsbereichen, in denen keine Fluggäste anwesend sind, ihren Ausweis nicht sichtbar tragen, werden von den für die Durchführung der Bestimmungen in Nummer 1.5.1 Buchstabe c zuständigen Personen angehalten und gegebenenfalls gemeldet.

1.2.3.5. Der Ausweis wird in folgenden Fällen unverzüglich der ausstellenden Stelle zurückgegeben:

a) auf Ersuchen der ausstellenden Stelle oder

b) bei Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses oder

c) bei einem Wechsel des Arbeitgebers oder

d) bei Änderungen in Bezug auf die Notwendigkeit des Zugangs zu Bereichen, für die eine Zugangsberechtigung erteilt wurde, oder

e) bei Ablauf der Gültigkeit des Ausweises oder

f) bei Entzug des Ausweises.

1.2.3.6. Verlust, Diebstahl oder unterlassene Rückgabe eines Ausweises sind der ausstellenden Stelle unverzüglich zu melden.

1.2.3.7. Ein elektronischer Ausweis ist nach Rückgabe, Ablauf, Entzug sowie nach erfolgter Meldung des Verlusts, des Diebstahls oder der unterlassenen Rückgabe unverzüglich zu sperren.

1.2.3.8. Außerdem unterliegen Flugbesatzungsausweise der Gemeinschaft und Flughafenausweise den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

1.2.4. **Ergänzende Vorschriften für Flugbesatzungsausweise der Gemeinschaft**

1.2.4.1. Ein Flugbesatzungsausweis eines von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft beschäftigten Besatzungsmitglieds muss Folgendes enthalten:

a) Name und Lichtbild des Inhabers und

b) Name des Luftfahrtunternehmens und

c) das englische Wort „crew“ spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung und

d) das Ablaufdatum spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

1.2.5. **Ergänzende Vorschriften für Flughafenausweise**

1.2.5.1. Ein Flughafenausweis muss Folgendes enthalten:

a) Name und Lichtbild des Inhabers und

b) Name des Arbeitgebers des Inhabers, sofern nicht elektronisch programmiert, und

c) Name der ausstellenden Stelle oder des Flughafens und

d) die Bereiche, zu denen der Inhaber zugangsberechtigt ist, und

▼B

e) das Ablaufdatum, sofern nicht elektronisch programmiert.

Die Namen und Zugangsbereiche können durch eine gleichwertige Identifizierung ersetzt werden.

1.2.5.2. Um die missbräuchliche Verwendung von Flughafenausweisen zu verhindern, muss ein System bestehen, das hinreichend sicherstellt, dass die versuchte Verwendung von verlorenen, gestohlenen oder nicht zurückgegebenen Ausweisen entdeckt wird. Werden derartige Versuche entdeckt, so sind geeignete Maßnahmen zu treffen.

1.2.6. **Vorschriften für Fahrzeugausweise**

1.2.6.1. Ein Fahrzeugausweis darf nur ausgestellt werden, wenn das Bestehen einer betrieblichen Notwendigkeit hierfür festgestellt wurde.

1.2.6.2. Der Fahrzeugausweis muss fahrzeugbezogen und mit folgenden Angaben versehen sein:

a) die Bereiche, zu denen das Fahrzeug zufahrtsberechtigt ist, und

b) das Ablaufdatum.

Auf elektronischen Fahrzeugausweisen müssen weder die Bereiche, zu denen das Fahrzeug zufahrtsberechtigt ist, noch das Ablaufdatum angegeben werden, sofern diese Informationen elektronisch lesbar sind und überprüft werden, bevor die Zufahrt zu Sicherheitsbereichen gewährt wird.

1.2.6.3. Ein elektronischer Fahrzeugausweis ist derart am Fahrzeug zu befestigen, dass dessen Nichtübertragbarkeit gewährleistet ist.

1.2.6.4. Bei Aufenthalten auf der Luftseite muss der Fahrzeugausweis sichtbar am Fahrzeug angebracht sein.

1.2.6.5. Der Fahrzeugausweis wird in folgenden Fällen unverzüglich der ausstellenden Stelle zurückgegeben:

a) auf Ersuchen der ausstellenden Stelle oder

b) wenn das Fahrzeug nicht mehr für die Zufahrt zur Luftseite verwendet werden soll oder

c) bei Ablauf der Gültigkeit des Ausweises, sofern dieser nicht automatisch ungültig gemacht wird.

1.2.6.6. Verlust, Diebstahl oder unterlassene Rückgabe eines Fahrzeugausweises sind der ausstellenden Stelle unverzüglich zu melden.

1.2.6.7. Ein elektronischer Fahrzeugausweis ist nach Rückgabe, Ablauf sowie nach erfolgter Meldung des Verlusts, des Diebstahls oder der unterlassenen Rückgabe unverzüglich zu sperren.

1.2.6.8. Um die missbräuchliche Verwendung von Fahrzeugausweisen zu verhindern, muss ein System bestehen, das hinreichend sicherstellt, dass die versuchte Verwendung von verlorenen, gestohlenen oder nicht zurückgegebenen Fahrzeugausweisen entdeckt wird. Werden derartige Versuche entdeckt, sind geeignete Maßnahmen zu treffen.

▼M9

1.2.6.9. Ausschließlich auf der Luftseite verwendete Fahrzeuge, die nicht für den Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen sind, können von den Bestimmungen der Nummern 1.2.6.2 bis 1.2.6.8 ausgenommen werden, sofern sie äußerlich eindeutig als Betriebsfahrzeuge des betreffenden Flughafens gekennzeichnet sind.

▼B

1.2.7. **Begleiteter Zugang**

1.2.7.1. Besatzungsmitglieder ohne gültigen Flughafenausweis sind bei Aufenthalten in Sicherheitsbereichen stets zu begleiten, wobei jedoch folgende Bereiche ausgenommen sind:

a) Bereiche, in denen Fluggäste anwesend sein können, und

b) Bereiche in unmittelbarer Nähe des Luftfahrzeugs, mit dem sie angekommen sind oder abfliegen werden, und

c) für Besatzungen bestimmte Bereiche, ►M9 und ◄

▼M9

d) Strecken zwischen dem Abfertigungsgebäude oder dem Zugangspunkt und dem Luftfahrzeug, mit dem sie angekommen sind oder abfliegen werden.

▼B

1.2.7.2. Eine Person kann ausnahmsweise von den Bestimmungen in Nummer 1.2.5.1 und den Verpflichtungen in Bezug auf die Zuverlässigkeitsüberprüfungen ausgenommen werden, wenn sie beim Aufenthalt in Sicherheitsbereichen ständig begleitet ist.

1.2.7.3. Begleitpersonal muss

a) einen gültigen Ausweis gemäß Nummer 1.2.2.2 Buchstaben c, d oder e innehaben und

b) zur Begleitung in Sicherheitsbereichen ermächtigt sein und

c) die begleitete(n) Person(en) stets unmittelbar im Blick haben und

d) Sicherheitsverstöße durch die begleitete(n) Person(en) hinreichend ausschließen.

1.2.7.4. Ein Fahrzeug kann ausnahmsweise von den Bestimmungen in Nummer 1.2.6 ausgenommen werden, wenn es auf der Luftseite ständig begleitet ist.

1.2.8. **Weitere Ausnahmen**

Weitere Ausnahmen unterliegen den Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

1.3. KONTROLLE VON ANDEREN PERSONEN ALS FLUGGÄSTEN UND VON MITGEFÜHRTEN GEGENSTÄNDEN

▼M10

1.3.1. **Kontrolle von anderen Personen als Fluggästen und von mitgeführten Gegenständen**

1.3.1.1. Personen, die keine Fluggäste sind, werden nach einem der folgenden Verfahren kontrolliert:

a) Durchsuchung von Hand,

b) Metalldetektorschleusen (WTMD),

c) Sprengstoff-Spürhunde,

d) Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräte),

e) Sicherheitsscanner, die nicht mit ionisierender Strahlung arbeiten,

▼M12

f) Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräte) in Kombination mit Metalldetektor-Handgeräten (HHMD-Geräten).

1.3.1.2. Für die Kontrolle von anderen Personen als Fluggästen gelten die Bestimmungen der Nummern 4.1.1.3 bis 4.1.1.6 und 4.1.1.10 bis 4.1.1.11.

▼M10

1.3.1.3. Sprengstoff-Spürhunde und ETD-Geräte dürfen nur als zusätzliches Mittel der Kontrolle oder in unvorhersehbarem Wechsel mit der Durchsuchung von Hand, mit der Kontrolle durch Metalldetektorschleusen oder mit der Kontrolle durch Sicherheitsscanner eingesetzt werden.

1.3.1.4. Von Personen, die keine Fluggäste sind, mitgeführte Gegenstände werden nach einem der folgenden Verfahren kontrolliert:

a) Durchsuchung von Hand,

b) Röntgengeräte,

c) Sprengstoffdetektoren (EDS-Geräte),

d) Sprengstoff-Spürhunde,

e) Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräte).

1.3.1.5. Für die Kontrolle von Gegenständen, die von anderen Personen als Fluggästen mitgeführt werden, gelten die Bestimmungen der Nummern 4.1.2.4 bis 4.1.2.7.

1.3.1.6. Sprengstoff-Spürhunde und ETD-Geräte dürfen nur als zusätzliches Mittel der Kontrolle oder in unvorhersehbarem Wechsel mit der Durchsuchung von Hand, mit der Kontrolle durch ►C6 Röntgengeräte ◄ oder mit der Kontrolle durch ►C6 EDS-Geräte ◄ eingesetzt werden.

1.3.1.7. Die in Anlage 4-C aufgeführten Gegenstände dürfen nur mitgeführt werden, wenn die betreffende Person hierzu berechtigt ist, um Aufgaben, die für den Betrieb von Flughäfen oder zum Führen eines Luftfahrzeugs unabdingbar sind, bzw. um Aufgaben während des Fluges wahrzunehmen.

1.3.1.8. Wenn andere Personen als Fluggäste sowie mitgeführte Gegenstände fortlaufenden Stichprobenkontrollen unterzogen werden müssen, wird die Häufigkeit der Stichproben von der zuständigen Behörde auf der Grundlage einer Risikobewertung festgesetzt.

1.3.1.9. Daneben unterliegt die Kontrolle von anderen Personen als Fluggästen sowie von mitgeführten Gegenständen den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

▼B

1.3.2. **Ausnahmen und besondere Kontrollverfahren**

1.3.2.1. Die zuständige Behörde kann aus objektiven Gründen erlauben, dass andere Personen als Fluggäste von Kontrollen ausgenommen oder besonderen Kontrollverfahren unterzogen werden, sofern diese von einer gemäß Nummer 1.2.7.3 zur Begleitung ermächtigten Person begleitet werden.

1.3.2.2. Andere Personen als Fluggäste, die kontrolliert wurden und sensible Teile von Sicherheitsbereichen zeitweise verlassen, können bei ihrer Rückkehr von der Kontrolle ausgenommen werden, sofern sie unter ständiger Beobachtung durch ermächtigte Personen standen und somit hinreichend sichergestellt ist, dass sie keine verbotenen Gegenstände in diese sensiblen Teile von Sicherheitsbereichen einbringen.

1.3.2.3. Daneben unterliegen Ausnahmen und besondere Kontrollverfahren den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

1.4. ÜBERPRÜFUNG VON FAHRZEUGEN

1.4.1. **In sensible Teile von Sicherheitsbereichen einfahrende Fahrzeuge**

1.4.1.1. Alle Fahrzeuge sind vor der Einfahrt in sensible Teile von Sicherheitsbereichen zu überprüfen. In der Zeit zwischen der Überprüfung und der Einfahrt in sensible Teile sind die Fahrzeuge vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen.

1.4.1.2. Der Fahrer sowie sonstige Fahrzeuginsassen dürfen sich während der Überprüfung nicht im Fahrzeug befinden. Sie sind aufzufordern, ihre mitgeführten persönlichen Gegenstände aus dem Fahrzeug zu entfernen und zur Kontrolle mitzunehmen.

1.4.1.3. Es sind Methoden festzulegen, die den Zufallscharakter der Auswahl der zu überprüfenden Bereiche sicherstellen.

▼B

1.4.1.4. Daneben unterliegen in sensible Teile einfahrende Fahrzeuge den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

1.4.2. **In nicht sensible Teile von Sicherheitsbereichen einfahrende Fahrzeuge**

1.4.2.1. Der Fahrer sowie sonstige Fahrzeuginsassen dürfen sich während der Überprüfung nicht im Fahrzeug befinden. Sie sind aufzufordern, ihre mitgeführten persönlichen Gegenstände aus dem Fahrzeug zu entfernen und zur Kontrolle mitzunehmen.

1.4.2.2. Es sind Methoden festzulegen, die den Zufallscharakter der Auswahl sowohl der zu überprüfenden Fahrzeuge als auch der zu überprüfenden Bereiche sicherstellen.

1.4.2.3. Daneben unterliegen in nicht sensible Teile von Sicherheitsbereichen einfahrende Fahrzeuge den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

1.4.3. **Überprüfungsmethoden**

1.4.3.1. Eine Durchsuchung von Hand umfasst eine gründliche manuelle Kontrolle der ausgewählten Bereiche einschließlich ihres Inhalts, um hinreichend sicherzustellen, dass sich dort keine verbotenen Gegenstände befinden.

1.4.3.2. Die folgenden Methoden dürfen nur ergänzend zur Überprüfung eingesetzt werden:

a) Sprengstoff-Spürhunde und

b) Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräte).

1.4.3.3. Daneben unterliegen Überprüfungsmethoden den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

1.4.4. **Ausnahmen und besondere Überprüfungsverfahren**

1.4.4.1. Die zuständige Behörde kann aus objektiven Gründen erlauben, dass Fahrzeuge von Überprüfungen ausgenommen oder besonderen Überprüfungsverfahren unterzogen werden, sofern diese von einer gemäß Nummer 1.2.7.3 zur Begleitung ermächtigten Person begleitet werden.

1.4.4.2. Daneben unterliegen Ausnahmen und besondere Überprüfungsverfahren den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

1.5. ÜBERWACHUNG, BESTREIFUNG UND ANDERE PHYSISCHE KONTROLLEN

1.5.1. Überwachung bzw. Streifengänge erfolgen zu dem Zweck der Beaufsichtigung

a) der Abgrenzungen zwischen Landseite, Luftseite, Sicherheitsbereichen, sensiblen Teilen und ggf. abgegrenzten Bereichen und

b) von Abfertigungsgebäuden und in der Nähe befindlichen Bereichen, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, einschließlich Parkplätzen und Zufahrten, und

c) des sichtbaren Tragens und der Gültigkeit von Ausweisen in Sicherheitsbereichen, in denen keine Fluggäste anwesend sind, und

d) der sichtbaren Anbringung und Gültigkeit von Fahrzeugausweisen auf der Luftseite und

e) von aufgegebenen Gepäck, Fracht und Post, Bordvorräten sowie Post und Material von Luftfahrtunternehmen, die bis zur Verladung in sensiblen Teilen von Sicherheitsbereichen aufbewahrt werden.

▼M9

1.5.2. Die Häufigkeit sowie die Methode der Überwachung und Bestreifung werden auf der Grundlage einer Risikobewertung festgesetzt und sind von der zuständigen Behörde zu genehmigen. Dabei wird folgenden Aspekten Rechnung getragen:

a) Größe des Flughafens unter besonderer Berücksichtigung von Art und Umfang des Verkehrsaufkommens,

▼M9

b) Aufbau des Flughafens, insbesondere die Wechselbeziehungen zwischen den Flughafenbereichen,

c) Möglichkeiten und Beschränkungen von Methoden zur Überwachung und Bestreifung.

Die Teile der Risikobewertung, die sich auf die Häufigkeit der Überwachungsmaßnahmen und Bestreifung und die dabei einzusetzenden Mittel beziehen, werden auf Wunsch zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften schriftlich zur Verfügung gestellt.

▼B

1.5.3. Überwachungsmaßnahmen und Streifengänge dürfen keinem berechenbaren Muster folgen. Die Gültigkeit von Ausweisen ist stichprobenartig zu prüfen.

1.5.4. Es sind Vorkehrungen zu treffen, die zum einen Personen vom Durchbrechen von Sicherheitskontrollpunkten abschrecken und zum anderen gewährleisten, falls ein Durchbruch erfolgt ist, dass dieser und seine Folgen schnellstmöglich abgestellt bzw. bereinigt werden.

2. ABGEGRENZTE BEREICHE VON FLUGHÄFEN

Keine Bestimmungen in dieser Verordnung.

3. SICHERHEIT VON LUFTFAHRZEUGEN

3.0. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

3.0.1. Sofern nicht anders angegeben, gewährleisten die Luftfahrtunternehmen, dass die in diesem Kapitel aufgeführten Maßnahmen in Bezug auf ihre Luftfahrzeuge getroffen werden.

3.0.2. Drittstaaten, in denen Sicherheitsstandards angewandt werden, die als den gemeinsamen Grundstandards in Bezug auf die Sicherheit von Luftfahrzeugen gleichwertig anerkannt wurden, sind in Anlage 3-B genannt.

3.0.3. Luftfahrzeuge müssen keiner Luftfahrzeug-Sicherheitskontrolle unterzogen werden. Sie sind einer Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung gemäß Nummer 3.1 zu unterziehen.

3.0.4. Ein Luftfahrtunternehmen ist auf Verlangen vom Flughafenbetreiber darüber zu unterrichten, ob sein Luftfahrzeug sich im sensiblen Teil eines Sicherheitsbereichs befindet. Falls hierüber keine Klarheit besteht, wird angenommen, dass das Luftfahrzeug sich nicht in einem sensiblen Teil eines Sicherheitsbereiches befindet.

3.0.5. Gilt ein Bereich infolge einer Änderung des Sicherheitsstatus nicht mehr als sensibler Teil eines Sicherheitsbereichs, so sind die betroffenen Luftfahrtunternehmen von der Flughafenverwaltung zu unterrichten.

3.1. LUFTFAHRZEUG-SICHERHEITSDURCHSUCHUNG

3.1.1. **Fälle, in denen eine Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung vorzunehmen ist**

3.1.1.1. Luftfahrzeuge sind in allen Fällen, in denen Grund zu der Annahme besteht, dass Unbefugte Zugang zum Luftfahrzeug hatten, einer Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung zu unterziehen.

3.1.1.2. Eine Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung umfasst eine Überprüfung bestimmter Bereiche eines Flugzeugs, die in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt sind.

3.1.1.3. Ein Luftfahrzeug, das aus einem nicht in Anlage 3-B aufgeführten Drittstaat in einem sensiblen Teil eines Sicherheitsbereichs ankommt, wird nach dem Aussteigen der Fluggäste und/oder dem Entladen des Frachtraums einer Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung unterzogen.

▼B

3.1.1.4. Ein aus einem Mitgliedstaat ankommendes Luftfahrzeug, das sich dort im Transit befand, nachdem es zuvor aus einem nicht in Anlage 3-B aufgeführten Drittstaat ankam, gilt als aus einem Drittstaat ankommendes Luftfahrzeug.

3.1.1.5. Daneben unterliegt die Frage, in welchen Fällen eine Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung vorzunehmen ist, den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

3.1.2. **Die Durchführung einer Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung**

Die Durchführung einer Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung unterliegt den Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

3.1.3. **Informationen zur Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung**

Die nachfolgenden Informationen zur Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung bei einem abgehenden Flug werden aufgezeichnet und für die Dauer des Flugs, mindestens jedoch 24 Stunden, an einem Ort außerhalb des Flugzeugs aufbewahrt:

— Flugnummer und

— Flugziel und

— Abflugort des vorherigen Flugs und

— Angabe, ob eine Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung durchgeführt wurde.

Wurde eine Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung durchgeführt, so ist ferner Folgendes anzugeben:

— Datum und Uhrzeit des Abschlusses der Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung sowie

— Name und Unterschrift der für die Durchführung der Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung verantwortlichen Person.

3.2. SICHERUNG DER LUFTFAHRZEUGE

3.2.1. **Sicherung der Luftfahrzeuge — Allgemeines**

3.2.1.1. Luftfahrzeuge sind unabhängig davon, wo sie auf einem Flughafen abgestellt sind, durch folgende Maßnahmen gegen unbefugten Zugang zu sichern:

a) Es ist zu gewährleisten, dass Personen, die sich unbefugten Zugang zu verschaffen suchen, umgehend angehalten werden, oder

b) ►C2 die Außentüren sind geschlossen zu halten. ◄ Befindet sich das Luftfahrzeug in einem sensiblen Teil eines Sicherheitsbereichs, so gelten die vom Boden aus nicht zugänglichen Außentüren als geschlossen, sofern die Zugangshilfen entfernt und in ausreichendem Abstand vom Luftfahrzeug abgestellt wurden, um hinreichend den Zugang zu verhindern, oder

c) es sind elektronische Mittel einzusetzen, die unbefugten Zugang sofort entdecken.

3.2.1.2. Nummer 3.2.1.1 gilt nicht für Luftfahrzeuge, die in einem abgeschlossenen oder anderweitig vor unbefugtem Zugang geschützten Hangar abgestellt sind.

3.2.2. **Zusätzliche Sicherung von Luftfahrzeugen mit geschlossenen Außentüren in nicht sensiblen Teilen von Sicherheitsbereichen**

3.2.2.1. Sind Außentüren geschlossen und befindet sich das Luftfahrzeug nicht in einem sensiblen Teil, so gilt für alle Außentüren:

a) die Zugangshilfen müssen entfernt sein oder

b) die Außentüren müssen versiegelt sein oder

▼B

c) die Außentüren müssen verschlossen sein oder

d) die Außentüren müssen überwacht werden.

Buchstabe a gilt nicht für eine vom Boden aus zugängliche Tür.

3.2.2.2. Wurden die Zugangshilfen von den vom Boden aus nicht zugänglichen Außentüren entfernt, so sind sie in ausreichendem Abstand vom Luftfahrzeug abzustellen, um hinreichend den Zugang zu verhindern.

3.2.2.3. Sind Außentüren verschlossen, so dürfen sie nur von Personen, die hierzu aus betrieblichen Gründen in der Lage sein müssen, aufgeschlossen werden können.

3.2.2.4. Werden Außentüren überwacht, so muss die Überwachung gewährleisten, dass unbefugter Zugang zum Luftfahrzeug sofort entdeckt wird.

3.2.2.5. Daneben unterliegt die Sicherung von Luftfahrzeugen mit geschlossenen Außentüren in nicht sensiblen Teilen den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

ANLAGE 3-A

LUFTFAHRZEUG-SICHERHEITSDURCHSUCHUNG

Detaillierte Bestimmungen zur Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.

ANLAGE 3-B

SICHERHEIT VON LUFTFAHRZEUGEN

DRITTSTAATEN, IN DENEN SICHERHEITSSTANDARDS ANGEWANDT WERDEN, DIE ALS DEN GEMEINSAMEN GRUNDSTANDARDS GLEICHWERTIG ANERKANNT WURDEN

In den folgenden Drittstaaten werden in Bezug auf die Sicherheit von Luftfahrzeugen Sicherheitsstandards angewandt, die als den gemeinsamen Grundstandards gleichwertig anerkannt wurden:

▼M4

Vereinigte Staaten von Amerika.

Die Kommission benachrichtigt unverzüglich die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, wenn ihr vorliegende Informationen darauf hinweisen, dass von dem Drittland angewandte, mit wesentlichen Auswirkungen auf die Luftsicherheit in der Union insgesamt verbundene Sicherheitsstandards nicht mehr als gleichwertig mit den gemeinsamen Grundstandards der Union angesehen werden können.

Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten werden unverzüglich benachrichtigt, wenn der Kommission Informationen über Maßnahmen (einschließlich Ausgleichsmaßnahmen) vorliegen, die bestätigen, dass die Gleichwertigkeit der von dem Drittland angewandten relevanten Sicherheitsstandards wiederhergestellt ist.

▼B

4. FLUGGÄSTE UND HANDGEPÄCK

4.0. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

4.0.1. Soweit nicht anders angegeben, stellt die Behörde, der Flughafenbetreiber, das Luftfahrtunternehmen oder die für das nationale Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 zuständige Stelle die Durchführung der in diesem Kapitel genannten Maßnahmen sicher.

4.0.2. Drittstaaten, in denen Sicherheitsstandards angewandt werden, die als den gemeinsamen Grundstandards in Bezug auf Fluggäste und Handgepäck gleichwertig anerkannt wurden, sind in Anlage 4-B genannt.

▼B

4.0.3. Fluggäste und ihr Handgepäck, die aus einem Mitgliedstaat ankommen, in dem sich das Luftfahrzeug im Transit befand, nachdem es zuvor aus einem nicht in Anlage 4-B aufgeführten Drittstaat ankam, gelten als aus einem Drittstaat ankommende Fluggäste und Handgepäck, sofern keine Bestätigung darüber vorliegt, dass diese Fluggäste und ihr Handgepäck in diesem Mitgliedstaat kontrolliert wurden.

▼M2

4.0.4. Im Sinne dieses Anhangs gelten folgende Begriffsbestimmungen:

a) „Flüssigkeiten, Aerosole und Gele“ schließen Pasten, Lotionen, Mischungen von Flüssigkeiten und Feststoffen sowie den Inhalt von Druckbehältern, wie z. B. Zahnpasta, Haargel, Getränke, Suppen, Sirup, Parfum, Rasierschaum und andere Artikel mit ähnlicher Konsistenz, ein;

b) „manipulationssicherer Beutel“ ist ein Beutel, der den empfohlenen Leitlinien der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) für Sicherheitskontrollen entspricht;

▼M14

c) Flüssigsprengstoff-Detektoren (Liquid Explosive Detection Systems, LEDS) sind Geräte, mit denen gefährliche Substanzen erkannt werden können und die den Bestimmungen von Nummer 12.7 des Anhangs des Beschlusses K(2010) 774 der Kommission entsprechen.

▼B

4.1. KONTROLLE VON FLUGGÄSTEN UND HANDGEPÄCK

4.1.1. **Kontrolle von Fluggästen**

▼M8

4.1.1.1. Mäntel und Jacken sind vor der Kontrolle abzulegen und als Handgepäck zu kontrollieren. Die Kontrollperson kann den Fluggast bei Bedarf auffordern, weitere Kleidungsstücke abzulegen.

4.1.1.2. Die Kontrolle der Fluggäste erfolgt mittels

a) Durchsuchung von Hand oder

b) Metalldetektorschleusen oder

c) Sprengstoffspürhunden in Verbindung mit Buchstabe a oder

d) Sicherheitsscannern, die nicht mit ionisierender Strahlung arbeiten oder

▼M12

e) Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräte) in Kombination mit Metalldetektor-Handgeräten (HHMD-Geräten).

▼M8

Kann die Kontrollperson nicht ermitteln, ob der Fluggast verbotene Gegenstände mit sich führt oder nicht, so ist dem Fluggast der Zugang zu Sicherheitsbereichen zu verwehren oder er ist bis zu einem für die Kontrollperson zufrieden stellenden Ergebnis erneut zu kontrollieren.

▼B

4.1.1.3. Wird eine Durchsuchung von Hand vorgenommen, so ist diese derart durchzuführen, dass hinreichend sichergestellt wird, dass die betreffende Person keine verbotenen Gegenstände mitführt.

4.1.1.4. Wird an Metalldetektorschleusen (WTMD) ein Alarm ausgelöst, ist die Ursache des Alarms zu klären.

4.1.1.5. Metalldetektor-Handgeräte (HHMD) dürfen nur als zusätzliches Mittel der Kontrolle eingesetzt werden. Sie dürfen nicht als Ersatz für eine Durchsuchung von Hand dienen.

4.1.1.6. Falls das Mitführen eines lebenden Tieres in die Kabine eines Luftfahrzeugs gestattet wird, ist dieses entweder wie ein Fluggast oder wie Handgepäck zu kontrollieren.

▼B

4.1.1.7. Die zuständige Behörde kann Kategorien von Fluggästen festlegen, die aus objektiven Gründen besonderen Kontrollverfahren unterzogen werden bzw. von der Kontrolle ausgenommen werden können. Die Kommission ist über die eingerichteten Kategorien zu unterrichten.

4.1.1.8. Daneben unterliegt die Kontrolle von Fluggästen den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

▼M3

4.1.1.9. Sprengstoffspürhunde dürfen nur als zusätzliches Mittel der Kontrolle eingesetzt werden.

▼M8

4.1.1.10. Wird ein Sicherheitsscanner mit einem menschlichen Überprüfer gemäß Ziffer 12.11.1 zweiter Absatz für die Kontrolle von Fluggästen eingesetzt, sind folgende Mindestbedingungen zu erfüllen:

a) Sicherheitsscanner dürfen nicht dazu dienen, Bilder zu speichern, zurückzuhalten, zu kopieren, auszudrucken oder abzurufen. Jedes bei der Kontrolle erzeugte Bild kann jedoch so lange aufbewahrt werden, wie der menschliche Überprüfer für seine Auswertung benötigt, und es ist zu löschen, sobald der Fluggast die Kontrolle ohne Beanstandung passiert hat. Jeder unbefugte Zugang zum Bild sowie seine unbefugte Verwendung ist untersagt und zu verhindern.

b) Der menschliche Überprüfer, der das Bild auswertet, muss sich an einem Ort befinden, von dem aus er den kontrollierten Fluggast nicht sehen kann.

c) Es dürfen sich keinerlei technische Mittel zum Speichern, Kopieren, Fotografieren oder anderweitigen Aufzeichnen von Bildern an dem Ort befinden, an dem das Bild ausgewertet wird.

d) Das Bild darf nicht mit Daten verknüpft werden, die die kontrollierte Person betreffen, und die Identität dieser Person muss anonym bleiben.

e) Ein Fluggast kann verlangen, dass das Bild seines Körpers von einem menschlichen Überprüfer des Geschlechts seiner Wahl ausgewertet wird.

f) Das Bild ist so unscharf zu machen oder abzudecken, dass eine Identifizierung des Gesichts des Fluggastes nicht möglich ist.

Die Buchstaben a und d gelten auch für Sicherheitsscanner mit automatisierter Bedrohungserkennung.

Fluggäste haben das Recht, die Kontrolle mit einem Sicherheitsscanner zu verweigern. In diesem Fall ist der Fluggast durch eine alternative Methode zu kontrollieren, die mindestens eine Durchsuchung von Hand gemäß Anlage 4-A des Kommissionsbeschlusses (2010) 774 umfasst. Wird am Sicherheitsscanner ein Alarm ausgelöst, ist die Ursache des Alarms zu klären.

Vor der Kontrolle mit einem Sicherheitsscanner ist der Fluggast über die eingesetzte Technologie, die mit ihrem Einsatz verbundenen Bedingungen und die Möglichkeit der Verweigerung einer Kontrolle mit dem Sicherheitsscanner zu unterrichten.

▼M12

4.1.1.11. Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräte) in Kombination mit Metalldetektor-Handgeräten (HHMD-Geräten) dürfen nur dann verwendet werden, wenn nach Ansicht des Kontrollpersonals die Durchsuchung eines Körperteils der betreffenden Person von Hand ineffizient und/oder nicht geboten ist.

▼B

4.1.2. **Kontrolle des Handgepäcks**

4.1.2.1. Tragbare Computer und andere größere elektrisch betriebene Gegenstände sind vor der Kontrolle aus dem Handgepäck zu entfernen und einer gesonderten Kontrolle zu unterziehen.

▼B

4.1.2.2. Flüssigkeiten, Aerosole und Gele (LAG) sind aus dem Handgepäck zu entfernen und einer gesonderten Kontrolle zu unterziehen, sofern das zur Kontrolle des Handgepäcks eingesetzte Gerät nicht auch mehrere verschlossene LAG-Behälter in Gepäckstücken durchleuchten kann.

Wurden LAG aus dem Handgepäck entfernt, so hat der Fluggast Folgendes vorzuweisen:

a) sämtliche LAG in Einzelbehältnissen mit einem Fassungsvermögen von nicht mehr als 100 Millilitern oder gleichwertigem Volumen in einem durchsichtigen, wieder verschließbaren Plastikbeutel mit einem Fassungsvermögen von nicht mehr als 1 Liter, wobei der Beutelinhalt bequem in den vollständig geschlossenen Plastikbeutel passen muss, und

b) andere LAG separat.

4.1.2.3. Die Durchsuchung des Handgepäcks erfolgt durch

a) eine Durchsuchung von Hand oder

b) Röntgengeräte oder

c) Sprengstoffdetektoren (EDS-Geräte)

▼M3

d) Sprengstoffspürhunde in Verbindung mit Buchstabe a.

▼B

Kann die Kontrollperson nicht ermitteln, ob das Handgepäck verbotene Gegenstände enthält oder nicht, so ist dieses zurückzuweisen oder bis zu einem für die Kontrollperson zufrieden stellenden Ergebnis erneut zu kontrollieren.

4.1.2.4. Eine Durchsuchung von Hand des Handgepäcks umfasst eine gründliche manuelle Kontrolle des Gepäcks einschließlich seines Inhalts, um hinreichend sicherzustellen, dass es keine verbotenen Gegenstände enthält.

4.1.2.5. Werden Röntgengeräte oder EDS-Geräte verwendet, so ist jedes Bild von der Kontrollperson zu betrachten.

4.1.2.6. Werden Röntgengeräte oder EDS-Geräte verwendet, so ist jeder Alarm zur Zufriedenheit der Kontrollperson abzuklären, um hinreichend sicherzustellen, dass keine verbotenen Gegenstände in den Sicherheitsbereich oder an Bord eines Luftfahrzeugs gelangen.

4.1.2.7. Werden Röntgengeräte oder EDS-Geräte verwendet, so sind sämtliche Gegenstände aus dem Gepäckstück zu entnehmen, deren Dichte das Vermögen der Kontrollperson beeinträchtigt, den Inhalt des Handgepäckstücks zu prüfen. Daraufhin ist das Gepäckstück erneut zu kontrollieren und der betreffende Gegenstand gesondert als Handgepäck zu kontrollieren.

4.1.2.8. Jedes Gepäckstück, bei dem festgestellt wird, dass es einen größeren elektrisch betriebenen Gegenstand enthält, ist erneut ohne diesen Gegenstand zu kontrollieren, und der betreffende elektrisch betriebene Gegenstand ist gesondert zu kontrollieren.

4.1.2.9. Sprengstoffspürhunde und Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräte) können als zusätzliches Mittel der Kontrolle eingesetzt werden.

4.1.2.10. Die zuständige Behörde kann Kategorien von Handgepäck festlegen, die aus objektiven Gründen besonderen Kontrollverfahren unterzogen werden bzw. von der Kontrolle ausgenommen werden können. Die Kommission ist über die eingerichteten Kategorien zu unterrichten.

4.1.2.11. Die zuständige Behörde kann Diplomatenpost von der Kontrolle ausnehmen oder für sie besondere Sicherheitsverfahren vorsehen, sofern die Vorschriften des Wiener Übereinkommens über diplomatische Beziehungen eingehalten werden.

▼B

4.1.2.12. Daneben unterliegt die Kontrolle von Handgepäck den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

4.1.3. **Kontrolle von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen (LAG)**

▼M14

———————

▼B

4.1.3.3. Daneben unterliegt die Kontrolle von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

▼M2

4.1.3.4. Von Fluggästen mitgeführte Flüssigkeiten, Aerosole und Gele können von der Kontrolle ausgenommen werden, wenn sie

a) sich in Einzelbehältnissen mit einem Fassungsvermögen von nicht mehr als 100 Millilitern oder gleichwertigem Volumen in einem durchsichtigen, wieder verschließbaren Plastikbeutel mit einem Fassungsvermögen von nicht mehr als 1 Liter befinden, wobei der Beutelinhalt bequem in den vollständig geschlossenen Plastikbeutel passen muss; oder

b) zur Verwendung während der Reise bestimmt sind und entweder für medizinische oder spezielle diätetische Zwecke (z. B. Babynahrung) gebraucht werden. Der Fluggast muss auf Aufforderung die Echtheit der Flüssigkeit/des Aerosols/des Gels, für die/das eine Ausnahme gewährt wurde, nachweisen; oder

▼M9

c) auf der Luftseite hinter der Stelle, an der die Bordkarten kontrolliert werden, bei einer Verkaufsstelle erworben wurde, die genehmigten Sicherheitsverfahren unterliegt, welche Teil des Flughafensicherheitsprogramms sind, unter der Bedingung, dass sich die Flüssigkeit/das Aerosol/das Gel in einem manipulationssicheren Beutel befindet und dieser einen hinreichenden Nachweis über den Kauf auf der Luftseite dieses Flughafens innerhalb der vorangehenden 24 Stunden enthält, oder

▼M2

d) im Sicherheitsbereich des Flughafens bei einer Verkaufsstelle erworben wurde, die genehmigten Sicherheitsverfahren unterliegt, welche Teil des Flughafensicherheitsprogramms sind; oder

▼M9

e) auf einem anderen Flughafen der Europäischen Union erworben wurde, sofern die Flüssigkeit/das Aerosol/das Gel in einem manipulationssicheren Beutel verpackt ist, der sichtbar einen hinreichenden Nachweis über den Kauf auf der Luftseite dieses Flughafens innerhalb der vorangehenden 24 Stunden enthält; oder

f) an Bord eines Luftfahrzeuges eines Luftfahrtunternehmens der EU erworben wurde, sofern die Flüssigkeit/das Aerosol/das Gel in einem manipulationssicheren Beutel verpackt ist, der sichtbar einen hinreichenden Nachweis über den Kauf an Bord dieses Luftfahrzeuges innerhalb der vorangehenden 24 Stunden enthält, oder

▼M14

g) auf einem Flughafen eines Drittlandes erworben wurde, der in Anlage 4-D aufgeführt ist, sofern die Flüssigkeit/das Aerosol/das Gel in einem manipulationssicheren Beutel versiegelt ist, der innen einen hinreichenden Nachweis des Kaufs auf der Luftseite dieses Flughafens innerhalb der vorangehenden 36 Stunden sichtbar enthält. Die in dieser Nummer vorgesehenen Ausnahmen dürfen längstens bis zum 30. Januar 2014 angewendet werden.

▼B

4.2. SCHUTZ VON FLUGGÄSTEN UND HANDGEPÄCK

Der Schutz von Fluggästen und Handgepäck unterliegt den in einem gesonderten Beschluss der Kommission enthaltenen Bestimmungen.

4.3. POTENZIELL GEFÄHRLICHE FLUGGÄSTE

4.3.1. Ein Luftfahrtunternehmen ist von der zuständigen Behörde im Voraus schriftlich über das Vorhaben, einen potenziell gefährlichen Fluggast an Bord seines Luftfahrzeugs zu befördern, zu unterrichten.

4.3.2. Die Unterrichtung muss folgende Angaben umfassen:

a) Identität und Geschlecht der Person und

b) Grund der Beförderung und

c) Name und Amtsbezeichnung der Begleitpersonen, falls bekannt, und

d) Risikobewertung der zuständigen Behörde (einschließlich Gründen für die Begleitung oder Nichtbegleitung) und

e) vorherige Sitzzuweisung, falls erforderlich, und

f) Art der verfügbaren Reisedokumente.

Das Luftfahrtunternehmen stellt diese Informationen dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer zur Verfügung, bevor Fluggäste an Bord gehen.

4.3.3. Die zuständige Behörde stellt sicher, dass Personen in Strafhaft stets begleitet werden.

4.4. VERBOTENE GEGENSTÄNDE

4.4.1. Die in Anlage 4-C aufgeführten Gegenstände dürfen von Fluggästen nicht in Sicherheitsbereiche oder an Bord eines Luftfahrzeugs mitgenommen werden.

4.4.2. Eine Ausnahme von Nummer 4.4.1. kann unter folgenden Bedingungen gewährt werden:

a) Die zuständige Behörde hat ihre Zustimmung zum Mitführen des betreffenden Gegenstands erteilt und

b) das Luftfahrtunternehmen wurde über den betreffenden Fluggast und den von ihm mitgeführten Gegenstand unterrichtet, bevor Fluggäste an Bord des Luftfahrzeugs gehen, und

c) die geltenden Sicherheitsvorschriften werden eingehalten.

Die betreffenden Gegenstände werden daraufhin an Bord des Luftfahrzeugs sicher verwahrt.

4.4.3. Das Luftfahrtunternehmen stellt sicher, dass die Fluggäste vor Abschluss der Abfertigung über das Verbot des Mitführens der in Anlage 4-C aufgeführten Gegenstände unterrichtet werden.

ANLAGE 4-A

ANFORDERUNGEN AN DURCHSUCHUNGEN VON HAND

Detaillierte Bestimmungen zur Durchsuchung von Hand sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.

ANLAGE 4-B

FLUGGÄSTE UND HANDGEPÄCK

DRITTSTAATEN, IN DENEN SICHERHEITSSTANDARDS ANGEWANDT WERDEN, DIE ALS DEN GEMEINSAMEN GRUNDSTANDARDS GLEICHWERTIG ANERKANNT WURDEN

In den folgenden Drittstaaten werden in Bezug auf Fluggäste und Handgepäck Sicherheitsstandards angewandt, die als den gemeinsamen Grundstandards gleichwertig anerkannt wurden:

▼M4

Vereinigte Staaten von Amerika.

Die Kommission benachrichtigt unverzüglich die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, wenn ihr vorliegende Informationen darauf hinweisen, dass von dem Drittland angewandte, mit wesentlichen Auswirkungen auf die Luftsicherheit in der Union insgesamt verbundene Sicherheitsstandards nicht mehr als gleichwertig mit den gemeinsamen Grundstandards der Union angesehen werden können.

Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten werden unverzüglich benachrichtigt, wenn der Kommission Informationen über Maßnahmen (einschließlich Ausgleichsmaßnahmen) vorliegen, die bestätigen, dass die Gleichwertigkeit der von dem Drittland angewandten relevanten Sicherheitsstandards wiederhergestellt ist.

▼B

ANLAGE 4-C

FLUGGÄSTE UND HANDGEPÄCK

LISTE DER VERBOTENEN GEGENSTÄNDE

Unbeschadet der geltenden Sicherheitsvorschriften dürfen folgende Gegenstände von Fluggästen nicht in Sicherheitsbereiche oder an Bord eines Luftfahrzeugs mitgenommen werden:

a) *Gewehre, Feuerwaffen und sonstige Geräte, die zum Abschießen von Projektilen bestimmt sind* und die in der Lage sind oder zu sein scheinen, durch Abschießen eines Projektils schwere Verletzungen hervorzurufen, einschließlich:

   — Feuerwaffen aller Art, wie Pistolen, Revolver, Gewehre, Flinten,

   — Spielzeugwaffen, Nachbildungen und Imitationen von Feuerwaffen, die mit echten Waffen verwechselt werden können,

   — Teile von Feuerwaffen, ausgenommen Zielfernrohre,

   — Luftdruck- und CO_2-Waffen, wie Luft-, Feder- und Pelletpistolen und -gewehre oder sog. „Ball Bearing Guns“,

   — Signalpistolen und Startpistolen,

   — Bogen, Armbrüste und Pfeile,

   — Abschussgeräte für Harpunen und Speere,

   — Schleudern und Katapulte;

b) *Betäubungsgeräte*, die speziell dazu bestimmt sind, eine Betäubung oder Bewegungsunfähigkeit zu bewirken, einschließlich:

   — Gegenstände zur Schockbetäubung, wie Betäubungsgewehre, Taser und Betäubungsstäbe,

   — Apparate zur Viehbetäubung und Viehtötung,

   — handlungsunfähig machende und die Handlungsfähigkeit herabsetzende Chemikalien, Gase und Sprays, wie Reizgas, Pfeffersprays, Capsicum-Sprays, Tränengas, Säuresprays und Tierabwehrsprays;

c) *spitze oder scharfe Gegenstände*, die schwere Verletzungen hervorrufen können, einschließlich:

   — Hackwerkzeuge, wie Äxte, Beile und Hackmesser,

   — Eisäxte und Eispickel,

   — Rasierklingen,

▼B

— Teppichmesser,

— Messer mit einer Klingenlänge über 6 cm,

— Scheren mit einer Klingenlänge über 6 cm ab dem Scharnier gemessen,

— Kampfsportgeräte mit einer Spitze oder scharfen Kante,

— Schwerter und Säbel;

d) *Werkzeuge*, die schwere Verletzungen hervorrufen oder die Sicherheit des Luftfahrzeugs gefährden können, einschließlich:

— Brecheisen,

— Bohrmaschinen und Bohrer, einschließlich tragbare Akkubohrmaschinen,

— Werkzeuge mit einer Klinge oder einem Schaft von über 6 cm Länge, die als Waffe verwendet werden können, wie Schraubendreher und Meißel,

— Sägen, einschließlich tragbare Akkusägen,

— Lötlampen,

— Bolzenschussgeräte und Druckluftnagler;

e) *stumpfe Gegenstände*, die, wenn sie als Schlagwaffe eingesetzt werden, schwere Verletzungen hervorrufen können, einschließlich

— Baseball- und Softballschläger,

— Knüppel und Schlagstöcke, wie Totschläger,

— Kampfsportgeräte;

f) *Spreng- und Brandstoffe sowie Spreng- und Brandsätze*, die in der Lage sind oder zu sein scheinen, schwere Verletzungen hervorzurufen oder die Sicherheit des Luftfahrzeugs zu gefährden, einschließlich:

— Munition,

— Sprengkapseln,

— Detonatoren und Zünder,

— Nachbildungen oder Imitationen von Sprengkörpern,

— Minen, Granaten oder andere militärische Sprengkörper,

— Feuerwerkskörper und andere pyrotechnische Erzeugnisse,

— Rauchkanister und Rauchpatronen,

— Dynamit, Schießpulver und Plastiksprengstoffe.

▼M2

ANLAGE 4-D

Flughäfen, von denen Flüge nach Flughäfen der Union abgehen:

— **Kanada:**

Alle internationalen Flughäfen

— **Republik Kroatien:**

Flughafen Dubrovnik (DBV),

Flughafen Pula (PUY),

Flughafen Rijeka (RJK),

Flughafen Split (SPU),

Flughafen Zadar (ZAD),

Flughafen Zagreb (ZAG)

▼M2

— **Malaysia:**

Internationaler Flughafen Kuala Lumpur (KUL)

— **Republik Singapur:**

Flughafen Changi (SIN)

— **Vereinigte Staaten von Amerika:**

Alle internationalen Flughäfen

▼B

5. **AUFGEGEBENES GEPÄCK**

5.0. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

5.0.1. Soweit nicht anders angegeben, stellt die Behörde, der Flughafenbetreiber, das Luftfahrtunternehmen oder die für das nationale Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 zuständige Stelle die Durchführung der in diesem Kapitel genannten Maßnahmen sicher.

5.0.2. Drittstaaten, in denen Sicherheitsstandards angewandt werden, die als den gemeinsamen Grundstandards in Bezug auf aufgegebenes Gepäck gleichwertig anerkannt wurden, sind in Anlage 5-A aufgeführt.

5.0.3. Aufgegebenes Gepäck, das aus einem Mitgliedstaat ankommt, in dem sich das Luftfahrzeug im Transit befand, nachdem es zuvor aus einem nicht in Anlage 5-A aufgeführten Drittstaat ankam, gilt als aus einem Drittstaat ankommendes aufgegebenes Gepäck, sofern keine Bestätigung darüber vorliegt, dass das aufgegebene Gepäck in diesem Mitgliedstaat kontrolliert wurde.

5.0.4. Im Sinne dieses Kapitels bezeichnet der Begriff „gesichertes Gepäck“ kontrolliertes aufgegebenes Gepäck, das physisch derart geschützt ist, dass keinerlei Gegenstände darin eingebracht werden können.

5.1. KONTROLLE VON AUFGEGEBENEM GEPÄCK

5.1.1. Folgende Kontrollmethoden sind einzeln oder in Verbindung miteinander zur Kontrolle von aufgegebenem Gepäck anzuwenden:

a) Durchsuchung von Hand oder

b) Röntgengeräte oder

c) Sprengstoffdetektoren (EDS-Geräte) oder

d) Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräte)

▼M3

e) Sprengstoffspürhunde.

▼B

Kann die Kontrollperson nicht ermitteln, ob das aufgegebene Gepäck verbotene Gegenstände enthält oder nicht, so ist dieses zurückzuweisen oder bis zu einem für die Kontrollperson zufrieden stellenden Ergebnis erneut zu kontrollieren.

5.1.2. Eine Durchsuchung von Hand von aufgegebenem Gepäck umfasst eine gründliche manuelle Kontrolle des Gepäcks einschließlich seines Inhalts, um hinreichend sicherzustellen, dass es keine verbotenen Gegenstände enthält.

5.1.3. Werden Röntgengeräte oder EDS-Geräte verwendet, so ist beim Vorhandensein eines Gegenstandes, dessen Dichte die Fähigkeit der Kontrollperson beeinträchtigt, den Inhalt des aufgegebenen Gepäckstücks zu prüfen, ein anderes Mittel der Kontrolle anzuwenden.

5.1.4. Die Kontrolle mit Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräten) umfasst die Analyse von Proben, die sowohl von der Innenseite als auch der Außenseite des Gepäcks sowie von ihrem Inhalt genommen werden. Der Inhalt kann auch einer Durchsuchung von Hand unterzogen werden.

▼B

5.1.5. Die zuständige Behörde kann Kategorien von aufgegebenem Gepäck festlegen, die aus objektiven Gründen besonderen Kontrollverfahren unterzogen werden bzw. von der Kontrolle ausgenommen werden können. Die Kommission ist über die eingerichteten Kategorien zu unterrichten.

5.1.6. Daneben unterliegt die Kontrolle von aufgegebenem Gepäck den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

5.2. SCHUTZ VON AUFGEGEBENEM GEPÄCK

5.2.1. Fluggästen darf kein Zugang zu kontrolliertem aufgegebenem Gepäck gewährt werden, es sei denn, es handelt sich um ihr eigenes Gepäck und durch ihre stetige Überwachung wird sichergestellt, dass

a) keine der in Anlage 5-B aufgeführten verbotenen Gegenstände in das aufgegebene Gepäck eingebracht werden, und

b) keine der in Anlage 4-C aufgeführten verbotenen Gegenstände aus dem aufgegebenen Gepäck entnommen und in Sicherheitsbereiche oder an Bord eines Luftfahrzeugs mitgenommen werden.

5.2.2. Aufgegebenes Gepäck, das nicht vor unbefugten Eingriffen geschützt wurde, ist erneut zu kontrollieren.

5.2.3. Daneben unterliegt der Schutz von aufgegebenem Gepäck den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

5.3. ZUORDNUNG VON AUFGEGEBENEM GEPÄCK

5.3.1. **Identifizierung des aufgegebenen Gepäcks**

5.3.1.1. Luftfahrtunternehmen müssen beim Einsteigen sicherstellen, dass Fluggäste eine gültige Bordkarte oder ein Äquivalent vorweisen, das dem aufgegebenen Gepäck zugeordnet ist.

5.3.1.2. Luftfahrtunternehmen müssen die Identifizierung des Gepäcks von Fluggästen, die nicht an Bord gegangen sind oder das Luftfahrzeug vor dem Abflug verlassen haben, durch ein Verfahren sicherstellen.

5.3.1.3. Ist der betreffende Fluggast nicht an Bord des Luftfahrzeugs, so gilt das aufgegebene Gepäck, das seiner Bordkarte oder dem Äquivalent zugeordnet ist, als unbegleitet.

5.3.1.4. Luftfahrtunternehmen stellen sicher, dass jedes unbegleitete aufgegebene Gepäckstück deutlich erkennbar zur Beförderung auf dem Luftweg zugelassen ist.

5.3.2. **Faktoren außerhalb des Einflusses der Fluggäste**

5.3.2.1. Der Grund für die Einstufung von Gepäck als unbegleitet muss vor dem Verladen desselben in ein Luftfahrzeug aufgezeichnet werden, sofern nicht die in Nummer 5.3.3 genannten Sicherheitskontrollen vorgenommen werden.

5.3.2.2. Weitere detaillierte Bestimmungen zu den Faktoren außerhalb des Einflusses der Fluggäste sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.

5.3.3. **Angemessene Sicherheitskontrollen für unbegleitetes aufgegebenes Gepäck**

5.3.3.1. Unbegleitetes aufgegebenes Gepäck, das nicht unter Nummer 5.3.2 fällt, ist mittels einer der in Nummer 5.1.1 genannten Methoden und gegebenenfalls unter Anwendung der in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegten zusätzlichen Vorschriften zu kontrollieren.

▼M9

5.3.3.2. Aufgegebenes Gepäck, das aus anderen als den in Nummer 5.3.2 genannten Gründen zu unbegleitetem Gepäck wird, ist aus dem Luftfahrzeug auszuladen und vor dem erneuten Verladen erneut zu kontrollieren.

▼B

5.3.3.3. Weitere detaillierte Bestimmungen zu den angemessenen Sicherheitskontrollen für unbegleitetes Gepäck sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.

▼B

5.4. VERBOTENE GEGENSTÄNDE

5.4.1. Die in Anlage 5-B aufgeführten Gegenstände dürfen von Fluggästen nicht im aufgegebenen Gepäck mitgeführt werden.

5.4.2. Eine Ausnahme von Nummer 5.4.1. kann unter folgenden Bedingungen gewährt werden:

a) Die zuständige Behörde hat nationale Vorschriften, wonach das Mitführen des betreffenden Gegenstands zulässig ist, und

b) die Sicherheitsvorschriften werden eingehalten.

5.4.3. Die Fluggäste sind vor Abschluss der Abfertigung über die in Anlage 5-B aufgeführten verbotenen Gegenstände zu unterrichten.

ANLAGE 5-A

AUFGEGEBENES GEPÄCK

DRITTSTAATEN, IN DENEN SICHERHEITSSTANDARDS ANGEWANDT WERDEN, DIE ALS DEN GEMEINSAMEN GRUNDSTANDARDS GLEICHWERTIG ANERKANNT WURDEN

In den folgenden Drittstaaten werden in Bezug auf aufgegebenes Gepäck Sicherheitsstandards angewandt, die als den gemeinsamen Grundstandards gleichwertig anerkannt wurden:

▼M4
▼C4

Vereinigte Staaten von Amerika.

Die Kommission benachrichtigt unverzüglich die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, wenn ihr vorliegende Informationen darauf hinweisen, dass von dem Drittland angewandte, mit wesentlichen Auswirkungen auf die Luftsicherheit in der Union insgesamt verbundene Sicherheitsstandards nicht mehr als gleichwertig mit den gemeinsamen Grundstandards der Union angesehen werden können.

Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten werden unverzüglich benachrichtigt, wenn der Kommission Informationen über Maßnahmen (einschließlich Ausgleichsmaßnahmen) vorliegen, die bestätigen, dass die Gleichwertigkeit der von dem Drittland angewandten relevanten Sicherheitsstandards wiederhergestellt ist.

▼B

ANLAGE 5-B

AUFGEGEBENES GEPÄCK

LISTE DER VERBOTENEN GEGENSTÄNDE

Die nachfolgend aufgeführten Gegenstände dürfen von Fluggästen nicht im aufgegebenen Gepäck mitgeführt werden:

Spreng- und Brandstoffe sowie Spreng- und Brandsätze, die in der Lage sind, schwere Verletzungen hervorzurufen oder die Sicherheit des Luftfahrzeugs zu gefährden, einschließlich:

— Munition,

— Sprengkapseln,

— Detonatoren und Zünder,

— Minen, Granaten oder andere militärische Sprengkörper,

— Feuerwerkskörper und andere pyrotechnische Erzeugnisse,

— Rauchkanister und Rauchpatronen,

— Dynamit, Schießpulver und Plastiksprengstoffe.

6. **FRACHT UND POST**

6.0. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

6.0.1. Die in diesem Kapitel genannten Behörden, Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen oder Stellen gewährleisten die Durchführung der in diesem Kapitel aufgeführten Maßnahmen.

▼M9

6.0.2. Als verbotene Gegenstände in Fracht- und Postsendungen gelten

— montierte Spreng- und Brandsätze, die nicht entsprechend den geltenden Sicherheitsvorschriften befördert werden.

———————

▼B

6.1. SICHERHEITSKONTROLLEN — ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

6.1.1. Alle Fracht- und Postsendungen sind vor ihrer Verladung in ein Luftfahrzeug von einem reglementierten Beauftragten zu kontrollieren, es sei denn,

a) die Sendungen wurden von einem reglementierten Beauftragten den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen und anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt,

b) die Sendungen wurden von einem bekannten Versender den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen und anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt,

c) die Sendungen wurden von einem geschäftlichen Versender den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen und anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt und werden nicht an Bord eines Passagierflugzeugs befördert, oder

d) die Sendungen sind von der Kontrolle ausgenommen und wurden von dem Zeitpunkt, an dem sie zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost wurden, bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt.

▼M6

6.1.2. Besteht Grund zu der Annahme, dass eine Sendung, bei der Sicherheitskontrollen stattgefunden haben, manipuliert wurde oder nach Abschluss der Kontrollen nicht vor unbefugten Eingriffen geschützt wurde, ist die Sendung von einem reglementierten Beauftragten erneut zu kontrollieren, bevor sie ins Luftfahrzeug verladen wird. Sendungen, die Anzeichen erheblicher Manipulation aufweisen oder anderweitig verdächtig sind, werden in Übereinstimmung mit Nummer 6.7 als Fracht und Post mit hohem Risiko behandelt.

▼B

6.1.3. Personen mit unbegleitetem Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost, die den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen wurden, müssen entweder eine Zuverlässigkeitsüberprüfung oder eine beschäftigungsbezogene Überprüfung gemäß Kapitel 11.1 erfolgreich durchlaufen haben.

6.2. KONTROLLE

6.2.1. **Kontrolle**

6.2.1.1. Bei der Kontrolle von Fracht oder Postsendungen

a) sind die je nach Art der Sendung zum Aufspüren verbotener Gegenstände am besten geeigneten Mittel oder Verfahren anzuwenden und

b) müssen die verwendeten Mittel oder Verfahren einem Standard entsprechen, durch den hinreichend sichergestellt ist, dass in der Fracht keine verbotenen Gegenstände versteckt sind.

6.2.1.2. Kann die Kontrollperson nicht mit hinreichender Sicherheit feststellen, dass die Sendung keine verbotenen Gegenstände enthält, ist die Sendung zurückzuweisen oder bis zu einem für die Kontrollperson zufrieden stellenden Ergebnis erneut zu kontrollieren.

▼B

6.2.1.3. Daneben unterliegt die Kontrolle von Fracht und Postsendungen den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

6.2.2. **Ausnahmen von der Kontrolle**

Die Einzelheiten für Ausnahmen von der Kontrolle sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.

6.3. REGLEMENTIERTE BEAUFTRAGTE

6.3.1. **Zulassung von reglementierten Beauftragten**

6.3.1.1. Reglementierte Beauftragte werden durch die zuständige Behörde zugelassen.

Die Zulassung zum reglementierten Beauftragten gilt nur für den jeweiligen Betriebsstandort.

Als reglementierter Beauftragter zugelassen wird jede Stelle, die die in Nummer 6.3.2 genannten Sicherheitskontrollen durchführt. Dazu gehören auch externe Logistikanbieter, die verantwortlich sind für integrierte Lager- und Transportdienstleistungen, Luftfahrtunternehmen und Abfertigungsagenten.

Reglementierte Beauftragte können Unteraufträge vergeben für

a) jede der in Nummer 6.3.2 genannten Sicherheitskontrollen an einen anderen reglementierten Beauftragten,

b) jede der in Nummer 6.3.2 genannten Sicherheitskontrollen an eine andere Stelle, wenn die Kontrollen auf dem Betriebsgelände des reglementierten Beauftragten oder an einem Flughafen stattfinden und durch das Sicherheitsprogramm des reglementierten Beauftragten oder des Flughafens abgedeckt sind,

c) jede der in Nummer 6.3.2 genannten Sicherheitskontrollen an eine andere Stelle, wenn die Kontrollen an einem anderen Ort als dem Betriebsgelände des reglementierten Beauftragten oder einem Flughafen stattfinden und die betreffende Stelle für die Erbringung dieser Dienstleistungen von der zuständigen Behörde zertifiziert oder zugelassen und für die Bereitstellung dieser Dienstleistungen verzeichnet wurde, und

d) den Schutz und die Beförderung von Sendungen zu einem Transporteur, der die Anforderungen gemäß Nummer 6.6 erfüllt.

6.3.1.2. Die zuständige Behörde in jedem Mitgliedstaat legt in ihrem nationalen Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 die Zuständigkeiten für die Durchführung des folgenden Verfahrens für die Zulassung reglementierter Beauftragter fest:

a) Der Antragsteller beantragt die Zulassung bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem sich die im Antrag genannten Betriebsstandorte befinden.

Der Antragsteller legt der jeweiligen zuständigen Behörde ein Sicherheitsprogramm vor. In dem Programm werden die Methoden und Verfahren beschrieben, die der Beauftragte einzuhalten hat, um den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu entsprechen. In dem Programm ist auch darzulegen, wie der Beauftragte selbst die Einhaltung dieser Methoden und Verfahren zu überwachen hat. Das Sicherheitsprogramm eines Luftfahrtunternehmens, in dem Methoden und Verfahren beschrieben sind, die das betreffende Luftfahrtunternehmen einzuhalten hat, um den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu entsprechen, gilt als Erfüllung der Anforderung für reglementierte Beauftragte, ein Sicherheitsprogramm vorzulegen.

Der Antragsteller muss ferner die „Verpflichtungserklärung — Reglementierter Beauftragter“ gemäß Anlage 6-A vorlegen. Diese Erklärung wird von dem Bevollmächtigten des Antragstellers oder der für die Sicherheit verantwortlichen Person unterzeichnet.

▼B

Die unterzeichnete Erklärung wird von der jeweiligen zuständigen Behörde aufbewahrt.

b) Die zuständige Behörde, oder ein in ihrem Namen handelnder ►M11 EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit ◄, prüft das Sicherheitsprogramm und dann die angegebenen Betriebsstandorte, um zu bewerten, ob der Antragsteller die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen erfüllt.

Die zuständige Behörde, oder der in ihrem Namen handelnde ►M11 EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit ◄, sollten berücksichtigen, ob der Antragsteller über ein AEO-Zertifikat gemäß Artikel 14a Absatz 1 Buchstabe b oder c der Verordnung (EG) Nr. 1875/2006 ([1]) zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 ([2]) verfügt.

c) Erachtet die zuständige Behörde die unter den Buchstaben a und b vorgelegten Informationen als hinreichend, sorgt sie dafür, dass die erforderlichen Angaben zum Beauftragten spätestens am folgenden Arbeitstag in die „EG-Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender“ eingespeist werden. Bei der Eingabe in die Datenbank vergibt die zuständige Behörde für jeden zugelassenen Betriebsstandort eine eindeutige alphanumerische Kennung im Standardformat.

Erachtet die zuständige Behörde die unter den Buchstaben a und b vorgelegten Informationen nicht als hinreichend, werden der Stelle, die die Zulassung als reglementierter Beauftragter beantragt hat, zeitnah die Gründe dafür mitgeteilt.

Sind in dem Sicherheitsprogramm eines Luftfahrtunternehmens die Methoden und Verfahren beschrieben, die das betreffende Luftfahrtunternehmen einzuhalten hat, um die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu erfüllen, können die Anforderungen gemäß den Buchstaben a und b für alle in dem Programm des Luftfahrtunternehmens angegebenen Betriebsstandorte als erfüllt gelten. Eine Überprüfung der in dem Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens genannten Betriebsstandorte muss spätestens 2 Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung stattfinden.

Wurde ein reglementierter Beauftragter gemäß den Kommissionsverordnungen (EG) Nr. 2320/2002 und (EG) Nr. 820/2008 der Kommission oder der Entscheidung K(2008) 4333 der Kommission zugelassen, kann er als reglementierter Beauftragter im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen für die Betriebsstandorte betrachtet werden, an denen eine Überprüfung stattgefunden hat.

d) Ein reglementierter Beauftragter gilt erst als zugelassen, wenn die ihn betreffenden Angaben in die „EG-Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender“ eingespeist sind.

6.3.1.3. Ein reglementierter Beauftragter benennt für jeden Betriebsstandort mindestens eine Person, die für die Durchführung des vorgelegten Sicherheitsprogramms verantwortlich ist. Diese Person muss eine Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß Kapitel 11.1 erfolgreich durchlaufen haben.

6.3.1.4. Die Validierung reglementierter Beauftragter wird in regelmäßigen Abständen von nicht mehr als 5 Jahren wiederholt. Hierbei ist eine Überprüfung am Betriebsstandort durchzuführen, um festzustellen, ob der reglementierte Beauftragte die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen noch erfüllt.

([1]) ABl. L 360 vom 19.12.2006, S. 64.
([2]) ABl. L 253 vom 11.10.1993, S. 1.

▼B

Eine Inspektion auf dem Betriebsgelände des reglementierten Beauftragten durch die zuständige Behörde gemäß dem nationalen Qualitätskontrollprogramm kann als Überprüfung des Betriebsstandortes angesehen werden, wenn sie alle für eine Zulassung erforderlichen Anforderungen abdeckt.

6.3.1.5. Hat die zuständige Behörde Zweifel, ob der reglementierte Beauftragte die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen noch erfüllt, entzieht sie dem Betreffenden den Status als reglementierter Beauftragter für den/die jeweiligen Betriebsstandort/e.

Die zuständige Behörde stellt sicher, dass diese Statusänderung unmittelbar nach dem Entzug, auf jeden Fall aber binnen 24 Stunden, in der „EG-Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender“ vermerkt wird.

6.3.1.6. Unbeschadet des Rechts der Mitgliedstaaten, gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 strengere Maßnahmen anzuwenden, ist ein gemäß Nummer 6.3 zugelassener reglementierter Beauftragter in allen Mitgliedstaaten anzuerkennen.

6.3.1.7. Die Anforderungen gemäß Nummer 6.3.1, ausgenommen 6.3.1.2 Buchstabe d, gelten nicht, wenn die zuständige Behörde selbst als reglementierter Beauftragter zugelassen werden soll.

6.3.2. **Sicherheitskontrollen, die von reglementierten Beauftragten durchzuführen sind**

6.3.2.1. Bei der Annahme von Sendungen prüft der reglementierte Beauftragte, ob die Stelle, von der er die Sendung erhält, ein reglementierter Beauftragter, ein bekannter Versender, ein geschäftlicher Versender oder keines davon ist.

6.3.2.2. Die Person, die die Sendungen dem reglementierten Beauftragten oder Luftfahrtunternehmen übergibt, muss einen Personalausweis, Reisepass, Führerschein oder sonstiges Dokument mit Lichtbild vorweisen, der/das von den nationalen Behörden ausgestellt oder anerkannt ist. Der Ausweis oder das betreffende Dokument dient zur Feststellung der Identität der Person, die die Sendungen übergibt.

6.3.2.3. Bei Annahme von Sendungen, bei denen zuvor nicht alle erforderlichen Sicherheitskontrollen durchgeführt wurden, stellt der reglementierte Beauftragte sicher, dass sie gemäß Nummer 6.2 kontrolliert werden.

6.3.2.4. Nach Durchführung der Sicherheitskontrollen gemäß Nummer 6.3.2.1 bis 6.3.2.3 dieser Verordnung und Nummer 6.3 eines gesonderten Beschlusses der Kommission sorgt der reglementierte Beauftragte dafür, dass

a) der Zugang zu den Sendungen kontrolliert wird und

b) die Sendungen bis zu ihrer Übergabe an einen anderen reglementierten Beauftragten oder ein Luftfahrtunternehmen vor unbefugten Eingriffen geschützt werden.

6.3.2.5. Nach Durchführung der Sicherheitskontrollen gemäß Nummer 6.3.2.1 bis 6.3.2.4 dieser Verordnung sorgt der reglementierte Beauftragte dafür, dass Sendungen, die einem Luftfahrtunternehmen oder einem anderen reglementierten Beauftragten übergeben werden, mit entsprechenden Begleitdokumenten, entweder in Form eines Luftfrachtbriefs oder in einer separaten Erklärung — in elektronischem Format oder als Schriftstück — versehen werden.

▼M9

6.3.2.6. Die Begleitdokumente sind zur Inspektion durch die zuständige Behörde vor dem Verladen der Sendung in das Luftfahrzeug und danach für die Dauer des Fluges, mindestens jedoch für 24 Stunden jederzeit zur Verfügung zu halten und müssen folgende Angaben enthalten:

a) die von der zuständigen Behörde vergebene eindeutige alphanumerische Kennung des reglementierten Beauftragten;

b) eindeutige Kennung der Sendung, z. B. Nummer des Luftfrachtbriefs (HAWB oder MAWB);

▼M9

c) Inhalt der Sendung, außer bei den Sendungen gemäß Nummer 6.2.3 Buchstaben d und e des Beschlusses K(2010) 774 endg. der Kommission vom 13. April 2010 ([1]);

d) Sicherheitsstatus der Sendung, unter Angabe von:

— „SPX“, d. h. sicher für Passagierflugzeuge, Nurfrachtflugzeuge und Nurpostflugzeuge, oder

— „SCO“, d. h. sicher ausschließlich für Nurfrachtflugzeuge und Nurpostflugzeuge, oder

— „SHR“, d. h. sicher für Passagierflugzeuge, Nurfrachtflugzeuge und Nurpostflugzeuge gemäß den Anforderungen für hohe Risiken;

e) Grund für die Erteilung des Sicherheitsstatus, unter Angabe von:

— „KC“, d. h. erhalten von bekanntem Versender, oder

— „AC“, d. h. erhalten von geschäftlichem Versender;

— verwendetes Mittel oder Verfahren der Kontrolle oder

— Gründe für die Ausnahme der Sendung von der Kontrolle;

f) Name der Person, die den Sicherheitsstatus erteilt hat, oder eine gleichwertige Identifizierung, sowie Datum und Uhrzeit der Erteilung;

g) von der zuständigen Behörde vergebene eindeutige Kennung jedes reglementierten Beauftragten, der den von einem anderen reglementierten Beauftragten erteilten Sicherheitsstatus für eine Sendung akzeptiert hat.

6.3.2.7. Bei konsolidierten Sendungen gelten die Anforderungen gemäß Nummern 6.3.2.5 und 6.3.2.6 als erfüllt, wenn

a) der reglementierte Beauftragte, der die konsolidierte Sendung zusammengestellt hat, die gemäß Nummer 6.3.2.6 Buchstaben a bis g geforderten Angaben für jede Einzelsendung für die Dauer des Fluges/der Flüge, mindestens jedoch 24 Stunden lang aufbewahrt, und

b) in den Begleitunterlagen der konsolidierten Sendung die alphanumerische Kennung des reglementierten Beauftragten, der die Sendung zusammengestellt hat, sowie die eindeutige Kennung der Sendung und ihr Sicherheitsstatus angegeben sind.

Konsolidierte Sendungen, die in jedem Fall kontrolliert werden oder gemäß Nummer 6.2.3 Buchstaben d und e des Beschlusses K(2010) 774 von Kontrollen ausgenommen sind, unterliegen nicht den Bestimmungen von Buchstabe a, sofern der reglementierte Beauftragte der Sendung eine eindeutige Kennung gibt und den Sicherheitsstatus sowie einen Grund für dessen Erteilung angibt.

▼B

6.3.2.8. Bei Annahme von Sendungen, die zuvor nicht allen erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen wurden, kann der reglementierte Beauftragte auch entscheiden, dass die in Nummer 6.3.2 genannten Sicherheitskontrollen nicht durchgeführt werden, sondern dass die Sendungen einem anderen reglementierten Beauftragten übergeben werden, der die Durchführung dieser Kontrollen gewährleistet.

([1]) Nicht veröffentlicht.

▼B

Daneben unterliegen die von einem reglementierten Beauftragten durchzuführenden Sicherheitskontrollen den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

6.4. BEKANNTE VERSENDER

6.4.1. **Zulassung bekannter Versender**

6.4.1.1. Bekannte Versender werden durch die zuständige Behörde zugelassen.

Die Zulassung zum bekannten Versender gilt nur für den jeweiligen Betriebsstandort.

6.4.1.2. Die zuständige Behörde in jedem Mitgliedstaat legt in ihrem nationalen Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 die Zuständigkeiten für die Durchführung des folgenden Verfahrens für die Zulassung bekannter Versender fest:

a) Der Antragsteller beantragt die Zulassung bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem sein Betriebsstandort liegt.

Dem Antragsteller werden die „Leitlinien für bekannte Versender“ gemäß Anlage 6-B zur Verfügung gestellt.

b) Die zuständige Behörde oder ein in ihrem Namen handelnder ►M11 EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit ◄ prüft dann die angegebenen Betriebsstandorte, um zu bewerten, ob der Antragsteller die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen erfüllt.

Um festzustellen, ob der Antragsteller diese Anforderungen erfüllt, verwendet die zuständige Behörde oder der in ihrem Namen handelnde ►M11 EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit ◄ die „Validierungscheckliste für bekannte Versender“ gemäß Anlage 6-C. In dieser Liste ist auch eine Verpflichtungserklärung enthalten, die vom Bevollmächtigten des Antragstellers oder der für die Sicherheit verantwortlichen Person des betreffenden Betriebsstandortes zu unterzeichnen ist.

Die zuständige Behörde oder der in ihrem Namen handelnde ►M11 EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit ◄ sollten berücksichtigen, ob der Antragsteller über ein AEO-Zertifikat gemäß Artikel 14a Absatz 1 Buchstabe b oder c der Verordnung (EG) Nr. 1875/2006 der Kommission zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission verfügt.

Nach der Validierung anhand der Checkliste wird diese mit den darin enthaltenen Informationen als Verschlusssache behandelt.

Die unterzeichnete Erklärung wird von der jeweiligen zuständigen Behörde oder aber vom ►M11 EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit ◄ aufbewahrt und der betreffenden zuständigen Behörde auf Anfrage zur Verfügung gestellt.

c) Erachtet die zuständige Behörde die unter Buchstaben a und b vorgelegten Informationen als hinreichend, stellt sie sicher, dass die erforderlichen Angaben zum Versender spätestens am folgenden Arbeitstag in die „EG-Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender“ eingespeist werden. Bei Erfassung in der Datenbank vergibt die zuständige Behörde für jeden zugelassenen Betriebsstandort eine unikale alphanumerische Kennung im Standardformat.

Erachtet die zuständige Behörde die unter Buchstaben a und b vorgelegten Informationen nicht als hinreichend, werden der Stelle, die die Zulassung als bekannter Versender beantragt hat, zeitnah die Gründe dafür mitgeteilt.

▼M13

d) Wurde ein bekannter Versender vor dem 29. April 2010 zugelassen, um die Erfüllung der durch Nummer 6.4.2 abgedeckten Anforderungen sicherzustellen, kann er bis zum 28. April 2013 als bekannter Versender im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen betrachtet werden.

▼B

e) Ein bekannter Versender gilt erst als zugelassen, wenn die ihn betreffenden Angaben in der „EG-Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender“ erfasst sind.

6.4.1.3. Ein bekannter Versender benennt für jeden Betriebsstandort mindestens eine Person, die für die Durchführung der Sicherheitskontrollen und die Überwachung ihrer Einhaltung verantwortlich ist. Diese Person muss eine Zuverlässigkeitsüberprüfung erfolgreich durchlaufen haben.

6.4.1.4. Die Validierung bekannter Versender wird in regelmäßigen Abständen von nicht mehr als 5 Jahren wiederholt. Hierbei wird auch eine Überprüfung am Betriebsstandort durchgeführt, um festzustellen, ob der bekannte Versender die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen noch erfüllt.

Eine Inspektion auf dem Betriebsgelände des bekannten Versenders durch die zuständige Behörde gemäß dem nationalen Qualitätskontrollprogramm kann als Überprüfung des Betriebsstandortes angesehen werden, wenn sie alle Anforderungen der Checkliste gemäß Anlage 6-C abdeckt.

6.4.1.5. Hat die zuständige Behörde Zweifel, ob der bekannte Versender die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen noch erfüllt, entzieht sie dem Betreffenden den Status als bekannter Versender für den/die jeweiligen Betriebsstandort/e.

Die zuständige Behörde stellt sicher, dass diese Statusänderung unmittelbar nach dem Entzug, auf jeden Fall aber binnen 24 Stunden, in der „EG-Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender“ vermerkt wird.

6.4.1.6. Unbeschadet des Rechts der Mitgliedstaaten, gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 strengere Maßnahmen anzuwenden, ist ein gemäß Nummer 6.4 zugelassener bekannter Versender in allen Mitgliedstaaten anzuerkennen.

Bekannte Versender, die gemäß Nummer 6.4.1.2 Buchstabe d zugelassen wurden, unterliegen ferner der in Nummer 6.4 eines gesonderten Beschlusses der Kommission enthaltenen Zusatzbestimmung.

6.4.2. **Sicherheitskontrollen, die von bekannten Versendern durchzuführen sind**

6.4.2.1. Der bekannte Versender gewährleistet Folgendes:

a) das Niveau der Sicherheit an dem Betriebsstandort oder auf dem Betriebsgelände ist ausreichend, um identifizierbare Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Eingriff zu schützen,

b) alle Mitarbeiter, die Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost haben, bei der die erforderlichen Sicherheitskontrollen durchgeführt wurden, sind gemäß den Anforderungen von Kapitel 11 eingestellt und geschult, und

c) identifizierbare Luftfracht/Luftpost wird bei Produktion, Verpackung, Lagerung und/oder Versand vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation geschützt.

Wurden aus irgendwelchen Gründen diese Sicherheitskontrollen bei einer Sendung nicht durchgeführt, oder hat die Sendung ihren Ursprung nicht bei dem bekannten Versender, weist der bekannte Versender den reglementierten Beauftragten unmissverständlich auf diesen Umstand hin, damit Nummer 6.3.2.3 Anwendung finden kann.

6.4.2.2. Der bekannte Versender akzeptiert, dass Sendungen, die den erforderlichen Sicherheitskontrollen nicht unterzogen wurden, gemäß Nummer 6.2.1 kontrolliert werden.

6.5. GESCHÄFTLICHE VERSENDER

6.5.1. Geschäftliche Versender werden von einem reglementierten Beauftragten benannt.

▼B

6.5.2. Für die Benennung als geschäftlicher Versender gilt folgendes Verfahren:

a) Der reglementierte Beauftragte übergibt dem Unternehmen die „Luftsicherheitsanweisungen für geschäftliche Versender“ und die „Verpflichtungserklärung — Geschäftlicher Versender“ gemäß Anlage 6-D. Der reglementierte Beauftragte erhält diese Anweisungen und die Erklärung von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem sein Betriebsstandort liegt.

b) Das Unternehmen übermittelt dem reglementierten Beauftragten die unterzeichnete „Verpflichtungserklärung — Geschäftlicher Versender“ gemäß Anlage 6-D, sofern es nicht über ein AEO-Zertifikat gemäß Artikel 14a Absatz 1 Buchstabe b oder c der Verordnung (EG) Nr. 1875/2006 der Kommission zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission verfügt.

Das Unternehmen benennt auch mindestens eine Person, die auf ihrem Betriebsgelände für die Sicherheit verantwortlich ist, und übermittelt dem reglementierten Beauftragten den Namen dieser Person sowie entsprechende Kontaktangaben.

Der reglementierte Beauftragte bewahrt die unterzeichnete Erklärung ggf. auf und macht sie auf Anfrage der betreffenden zuständigen Behörde zugänglich.

Wurde auf der Grundlage eines AEO-Zertifikats auf die Abgabe der Verpflichtungserklärung verzichtet, muss der geschäftliche Versender den reglementierten Beauftragten unverzüglich unterrichten, wenn er nicht mehr über ein solches Zertifikat verfügt.

c) Der reglementierte Beauftragte bezieht in seine Validierung folgende Angaben zum potenziellen geschäftlichen Versender ein:

— Angaben zum Unternehmen, einschließlich einer Geschäftsadresse,

— die Art der Geschäftstätigkeit,

— Kontaktangaben, auch in Bezug auf die für die Sicherheit verantwortliche(n) Person(en),

— die Umsatzsteuer-Identifikationsnummer oder Nummer der Eintragung in das gesetzlich vorgesehene Register, und

— bei Anwendung der Ausnahme gemäß Nummer 6.5.2 Buchstabe b die Nummer des AEO-Zertifikats.

d) Erachtet der reglementierte Beauftragte die Angaben gemäß den Buchstaben a und b als hinreichend, kann das Unternehmen als geschäftlicher Versender benannt werden.

6.5.3. ►C2 Der reglementierte Beauftragte verwaltet die Informationen gemäß Nummer 6.5.2 Buchstabe c in einer Datenbank. ◄ Die zuständige Behörde kann diese Datenbank überprüfen.

6.5.4. Werden auf dem Kundenkonto des geschäftlichen Versenders über einen Zeitraum von zwei Jahren keine Bewegungen im Zusammenhang mit Fracht und Postsendungen verzeichnet, so erlischt der Status als geschäftlicher Versender.

6.5.5. Hat die zuständige Behörde oder der reglementierte Beauftragte Zweifel daran, ob der geschäftliche Versender die Sicherheitsanweisungen gemäß Anlage 6-D noch beachtet, entzieht ihm der reglementierte Beauftragte unverzüglich den Status als geschäftlicher Versender.

6.5.6. Wurden aus irgendwelchen Gründen die Sicherheitskontrollen gemäß den „Luftverkehrs-Sicherheitsanweisungen für geschäftliche Versender“ bei einer Sendung nicht durchgeführt, oder hat die Sendung ihren Ursprung nicht beim dem geschäftlichen Versender, weist der geschäftliche Versender den reglementierten Beauftragten unmissverständlich auf diesen Umstand hin, damit Nummer 6.3.2.3 Anwendung finden kann.

▼B

6.6. SCHUTZ DER FRACHT UND DER POSTSENDUNGEN

6.6.1. **Schutz der Fracht und der Postsendungen bei der Beförderung**

6.6.1.1. Um sicherzustellen, dass Sendungen, die den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen wurden, bei der Beförderung vor unbefugtem Eingriff geschützt sind,

▼M9

a) werden die Sendungen vom reglementierten Beauftragten, bekannten Versender oder geschäftlichen Versender so verpackt oder versiegelt, dass etwaige Manipulationen unmittelbar zu erkennen sind; ist dies nicht möglich, sind alternative Sicherungsmaßnahmen zur Gewährleistung der Unversehrtheit der Sendung zu ergreifen

▼B

b) ist der Frachtraum des Fahrzeugs, in dem die Sendungen befördert werden sollen, zu verschließen oder zu versiegeln, Fahrzeuge mit Planenabdeckung sind durch TIR-Seile zu sichern, damit etwaige Manipulationen unmittelbar zu erkennen sind, die Ladeflächen von Pritschenfahrzeugen sind zu überwachen, und entweder

c) ist die Transporteurserklärung gemäß Anlage 6-E von dem Transporteur, der die Beförderung im Namen des reglementierten Beauftragten, bekannten Versenders oder geschäftlichen Versenders durchführt, abzugeben, wenn der Transporteur nicht selbst als reglementierter Beauftragter zugelassen ist.

Die unterzeichnete Erklärung ist von dem reglementierten Beauftragten, bekannten Versender oder geschäftlichen Versender aufzubewahren, für den der Transporteur die Beförderung durchführt. Eine Kopie der unterzeichneten Erklärung erhält auf Anfrage auch der reglementierte Beauftragte oder das Luftfahrtunternehmen, der bzw. das die Sendung erhält, oder die jeweilige zuständige Behörde; oder

d) erbringt der Transporteur dem reglementierten Beauftragten, bekannten Versender oder geschäftlichen Versender, für den er die Beförderung durchführt, den Nachweis, dass er von einer zuständigen Behörde zertifiziert oder zugelassen wurde.

Dieser Nachweis umfasst auch die Anforderungen gemäß Anlage 6-E, Kopien werden vom betreffenden reglementierten Beauftragten, bekannten Versender oder geschäftlichen Versender aufbewahrt. Eine Kopie erhält auf Anfrage auch der reglementierte Beauftragte oder das Luftfahrtunternehmen, der bzw. das die Sendung erhält, oder eine andere zuständige Behörde.

6.6.1.2. Nummer 6.6.1.1 Buchstaben b, c und d gilt nicht für Beförderungen auf der Luftseite.

6.6.2. **Schutz der Fracht und der Postsendungen auf Flughäfen**

6.6.2.1. Fracht und Postsendungen, die sich in einem sensiblen Bereich befinden, gelten als vor unbefugtem Eingriff geschützt.

6.6.2.2. Fracht und Postsendungen, die sich in einem anderen Teil als im sensiblen Bereich befinden, gelten als vor unbefugtem Eingriff geschützt, sofern

a) sie physisch derart geschützt sind, dass keinerlei Gegenstände darin eingebracht werden können, die für unbefugte Eingriffe verwendet werden könnten, oder

b) sie nicht unbeaufsichtigt gelassen werden und der Zugang auf Personen beschränkt wird, die mit dem Schutz und der Verladung von Fracht und Postsendungen in Luftfahrzeuge betraut sind.

▼M6

6.7. FRACHT UND POST MIT HOHEM RISIKO

Die Einzelheiten für Fracht und Post mit hohem Risiko sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.

▼M11

6.8. SCHUTZ DER AUS EINEM DRITTSTAAT IN DIE UNION BEFÖRDERTEN FRACHT UND POST

6.8.1. **Benennung von Luftfahrtunternehmen**

6.8.1.1. Jedes Luftfahrtunternehmen, das Fracht oder Post von einem Flughafen in einem nicht in Anlage 6-F aufgeführten Drittstaat zwecks Transfer, Transit oder Entladen an einem unter die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 fallenden Flughafen befördert, wird als ACC3 benannt (Unternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittstaatsflughafen in die Union befördert)

a) von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens ausgestellt hat;

b) von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats gemäß der Angabe im Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission ([1]), geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 394/2011 ([2]) über die Liste der Luftfahrzeugbetreiber, die am oder nach dem 1. Januar 2006 einer Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) nachgegangen sind, wenn die Luftfahrtunternehmen nicht über ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines Mitgliedstaats verfügen;

c) von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Luftfahrtunternehmen seine Hauptbetriebsbasis innerhalb der Union hat, oder von einer anderen zuständigen Behörde der Union, mit der eine entsprechende Vereinbarung getroffen wurde, wenn die Luftfahrtunternehmen nicht über ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines Mitgliedstaats verfügen und nicht im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 aufgeführt sind.

6.8.1.2. Die Benennung eines Luftfahrtunternehmens als ACC3 bezüglich seines Luftfracht- und Luftpostbetriebs ab einem Flughafen, für den eine ACC3-Benennung erforderlich ist (nachstehend die „relevante Luftfrachtabfertigung"), erfolgt auf der Grundlage

a) der Benennung einer Person, die im Namen des Luftfahrtunternehmens für die Umsetzung der Luftfracht-/Luftpost-Sicherheitsbestimmungen bezüglich der relevanten Luftfrachtabfertigung gesamtverantwortlich ist;

b) bis zum 30. Juni 2014, einer „Verpflichtungserklärung — ACC3" gemäß Anlage 6-H mit einer Bestätigung der Umsetzung des Sicherheitsprogramms, das die in der Anlage 6-G angegebenen Punkte abdeckt. Die Erklärung ist im Namen des Luftfahrtunternehmens durch seinen Bevollmächtigten oder die für die Sicherheit verantwortliche Person zu unterzeichnen. Eine Kopie oder das Original ist von der zuständigen Behörde bis zum Ablaufdatum der ACC3-Benennung aufzubewahren;

c) ab dem 1. Juli 2014 eines EU-Validierungsberichts zur Luftsicherheit mit einer Bestätigung der Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen.

6.8.1.3. Die zuständige Behörde weist dem benannten ACC3 eine dem Standardformat entsprechende eindeutige alphanumerische Kennung zu, die das Luftfahrtunternehmen und den Drittlandsflughafen angibt, für den das Luftfahrtunternehmen zur Beförderung von Luftfracht/Luftpost in die Union benannt wurde.

([1]) ABl. L 219 vom 22.8.2009, S. 1.
([2]) ABl. L 107 vom 27.4.2011, S. 1.
([3]) ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32.

▼**M11**

6.8.1.4. Die Benennung ist für längstens fünf Jahre ab dem Zeitpunkt der Eingabe der ACC3-Angaben in die EU-Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender durch die zuständige Behörde gültig.

6.8.1.5. Wurde ein ACC3 in die EU-Datenbank reglementierter Beauftragter und bekannter Versender der Union aufgenommen, wird es in allen Mitgliedstaaten für alle Beförderungen von dem betreffenden Drittstaatsflughafen in die Union anerkannt.

6.8.2. **EU-Validierung der Luftsicherheit für ACC3**

6.8.2.1. Die EU-Validierung der Luftsicherheit bezüglich der relevanten Luftfrachtabfertigung eines Luftfahrtunternehmens umfasst

a) eine Prüfung des Sicherheitsprogramms des Luftfahrtunternehmens zur Gewährleistung seiner Relevanz und Vollständigkeit in Bezug auf alle in Anlage 6-G aufgeführten Punkte und

b) die Überprüfung der Durchführung von Luftsicherheitsmaßnahmen in Bezug auf die relevante Luftfrachtabfertigung anhand der Prüfliste gemäß Anlage 6-C3.

6.8.2.2. Im Rahmen der EU-Validierung der Luftsicherheit wird die Umsetzung vor Ort in folgendem Ausmaß überprüft:

1. Auf dem Flughafen, an dem das Luftfahrtunternehmen eine relevante Luftfrachtabfertigung durchführt, bevor eine ACC3-Benennung für diesen Flughafen erteilt werden kann.

   Falls die EU-Validierung der Luftsicherheit daraufhin ergibt, dass eines oder mehrere der Ziele in der Prüfliste gemäß Anlage 6-C3 nicht erreicht wurden, benennt die zuständige Behörde das Luftfahrtunternehmen nur dann als ACC3 für die relevante Luftfrachtabfertigung, wenn Nachweise für die Umsetzung von Maßnahmen des Luftfahrtunternehmens zur Behebung festgestellter Mängel vorgelegt werden.

2. Auf einer repräsentativen Anzahl von Flughäfen mit relevanter Luftfrachtabfertigung eines Luftfahrtunternehmens, bevor die ACC3-Benennung für alle Flughäfen mit relevanter Luftfrachtabfertigung dieses Luftfahrtunternehmens erteilt wird. Hierfür gelten folgende Bedingungen:

   a) Es liegt der Antrag eines Luftfahrtunternehmens vor, das mehrere relevante Luftfrachtabfertigungen durchführt;

   b) die zuständige Behörde hat sich vergewissert, dass das Luftfahrtunternehmen ein internes Qualitätssicherungsprogramm für die Luftsicherheit anwendet, das der EU-Validierung der Luftsicherheit gleichwertig ist;

   c) die repräsentative Anzahl umfasst drei Flughäfen, mindestens jedoch 5 % der Flughäfen, sowie alle Flughäfen in Staaten mit hohem Risiko;

   d) die zuständige Behörde hat einem Plan zugestimmt, der EU-Validierungen der Luftsicherheit für jedes Jahr der Benennung auf zusätzlichen Flughäfen, für die eine ACC3-Benennung erteilt wird, oder bis zur Validierung aller Flughäfen gewährleistet. Diese Validierungen haben jährlich mindestens den gleichen Umfang wie gemäß Buchstabe c. In dem Plan werden die Gründe für die Wahl zusätzlicher Flughäfen angegeben;

   e) alle ACC3-Benennungen enden an demselben Tag;

▼**M11**

f) falls bei einer der gemäß Plan vereinbarten EU-Validierungen der Luftsicherheit festgestellt wird, dass eines oder mehrere der Ziele in der Prüfliste gemäß in Anlage 6-C3 nicht erreicht wurden, verlangt die benennende zuständige Behörde einen Nachweis für die Durchführung von Maßnahmen zur Beseitigung der festgestellten Mängel an diesem Flughafen und je nach der Schwere der Mängel

— eine EU-Validierung der Luftsicherheit gemäß Nummer 6.8.2.2.1 auf allen Flughäfen, für die eine ACC3-Benennung erforderlich ist, innerhalb einer von der zuständigen Behörde festgesetzten Frist, oder

— eine doppelt so hohe Zahl der gemäß Buchstabe d bestimmten EU-Validierungen der Luftsicherheit in jedem der verbleibenden Jahre, für die die ACC3-Benennungen gelten.

6.8.2.3. Die zuständige Behörde kann ein Luftfahrtunternehmen längstens bis zum 30. Juni 2016 befristet als ACC3 benennen, wenn eine EU-Validierung der Luftsicherheit aus objektiven Gründen, die außerhalb der Verantwortung des Luftfahrtunternehmens liegen, nicht erfolgen konnte. Wird eine solche Benennung für einen Zeitraum von mehr als drei Monaten erteilt, muss sich die zuständige Behörde vergewissert haben, dass das Luftfahrtunternehmen ein internes Qualitätssicherungsprogramm für die Luftsicherheit anwendet, das der EU-Validierung der Luftsicherheit gleichwertig ist.

6.8.2.4. Ist die EU-Validierung der Luftsicherheit eines ACC3 vor dem 1. Juli 2014 erfolgt und wurde dabei nicht die Umsetzung der Anforderungen von Nummer 6.8.3.2. zweiter Satz bestätigt, hat das ACC3 der zuständigen Behörde den Nachweis der Umsetzung dieser Anforderungen spätestens bis zum 1. Juli 2014 vorzulegen. Der Nachweis besteht aus einer Aktualisierung des betreffenden Teils des Sicherheitsprogramms und kann aus einer Folgeüberprüfung vor Ort bestehen.

6.8.2.5. Über die EU-Validierung der Luftsicherheit wird ein Validierungsbericht erstellt, der mindestens die Verpflichtungserklärung gemäß Anlage 6-H1, die Prüfliste gemäß Anlage 6-C3 und eine Erklärung des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit gemäß Anlage 11-A umfasst. Der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit legt den Validierungsbericht der zuständigen Behörde vor und übermittelt dem validierten Luftfahrtunternehmen eine Kopie.

6.8.3. **Sicherheitskontrollen bei Fracht und Post, die aus einem Drittstaat ankommen**

6.8.3.1. Das ACC3 gewährleistet die Kontrolle aller Fracht- und Postsendungen, die zwecks Transfer, Transit oder Entladen an einem Flughafen der Union ankommen, es sei denn,

a) die Sendungen wurden von einem reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen und anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt, oder

b) die Sendungen wurden von einem bekannten Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen und anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt, oder

▼**M11**

c) die Sendungen wurden von einem geschäftlichen Versender unter der Verantwortung eines reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen und anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt und sie werden nicht an Bord eines Passagierflugzeugs befördert, oder

d) die Sendungen sind gemäß Nummer 6.1.1 Buchstabe d der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 von der Kontrolle ausgenommen und wurden von dem Zeitpunkt, an dem sie zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost wurden, bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt.

6.8.3.2. Bis zum 30. Juni 2014 müssen die Kontrollanforderungen von Nummer 6.8.3.1 mindestens ICAO-Standards genügen. Danach wird in die Union beförderte Luftfracht und Luftpost mit einem der Mittel oder Methoden gemäß Nummer 6.2.1 des Beschlusses 2010/774/EU kontrolliert, die einem Standard entsprechen, durch den hinreichend sichergestellt ist, dass die Luftfracht/Luftpost keine verbotenen Gegenstände enthält.

6.8.3.3. Das ACC3 hat sicherzustellen, dass

a) in Bezug auf Transfer und Transit von Fracht oder Post die Kontrolle gemäß Nummer 6.8.3.2 oder Sicherheitskontrollen am Ausgangsort oder an anderer Stelle in der Lieferkette vorgenommen wurden und die Sendungen anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt wurden.

b) in Bezug auf Fracht und Post mit hohem Risiko eine Kontrolle gemäß Nummer 6.7 durch das Unternehmen selbst oder durch eine Stelle mit EU-Validierung der Luftsicherheit am Ausgangsort oder an anderer Stelle in der Lieferkette vorgenommen wurde, dass diese Sendungen mit „SHR“ gekennzeichnet und im Anschluss an die Sicherheitskontrollen bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt wurden.

6.8.3.4. Die eindeutige alphanumerische Kennung des ACC3 und der von einem reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit festgelegte Sicherheitsstatus der Sendung gemäß Nummer 6.3.2.6 Buchstabe d sind in den Begleitdokumenten anzugeben, entweder in Form eines Luftfrachtbriefs, gleichwertiger postalischer Unterlagen oder in einer gesonderten Erklärung und entweder in elektronischer Form oder schriftlich.

6.8.3.5. In Ermangelung eines reglementierten Beauftragten gemäß Nummer 6.8.4 kann das ACC3 oder ein Luftfahrtunternehmen, das von einem in Anlage 6-Fii aufgeführten Drittstaat ankommt, die Sicherheitsstatuserklärung abgeben.

6.8.4. **Validierung reglementierter Beauftragter und bekannter Versender**

6.8.4.1. Um reglementierter Beauftragter oder bekannter Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit zu werden, müssen Stellen in Drittstaaten anhand einer der beiden folgenden Optionen validiert werden und in der Datenbank des oder der ACC3, denen sie direkt Fracht oder Post zur Beförderung in die Union übergeben, eingetragen sein:

a) Das Sicherheitsprogramm des ACC3 muss Einzelheiten der Sicherheitskontrollen angeben, die in seinem Namen von Drittstaatsstellen durchgeführt werden, von denen es Fracht oder Post direkt zur Beförderung in die Union annimmt. Mit der EU-Validierung der Luftsicherheit des ACC3 sind die von diesen Stellen durchgeführten Sicherheitskontrollen zu validieren; oder

▼**M11**

b) die Drittstaatsstellen unterziehen die relevanten Luftfrachtabfertigungstätigkeiten einer EU-Validierung der Luftsicherheit in Abständen von höchstens fünf Jahren und übermitteln dem/den ACC3 eine Kopie des Validierungsberichts.

6.8.4.2. Ergibt die EU-Validierung der Luftsicherheit gemäß Nummer 6.8.4.1 Buchstabe b, dass die Stelle

a) die in der einschlägigen Prüfliste genannten Ziele erreicht hat, trifft der Validierungsbericht die Feststellung, dass die Stelle als reglementierter Beauftragter oder bekannter Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit benannt wird. Der Validierungsprüfer übermittelt der validierten Stelle das Original des Validierungsberichts;

b) die in der einschlägigen Prüfliste genannten Ziele nicht erreicht hat, ist die Stelle nicht zur Abfertigung von Fracht zur Beförderung in die EU berechtigt. Sie erhält eine Kopie der ausgefüllten Prüfliste mit Angabe der Mängel.

6.8.4.3. Das ACC3 hat eine Datenbank zu unterhalten, in der mindestens die folgenden Angaben für jeden reglementierten Beauftragten oder bekannten Versender enthalten sind, der gemäß Nummer 6.8.4.1 der EU-Validierung der Luftsicherheit unterzogen wurde und von dem es direkt Fracht oder Post zur Beförderung in die Union annimmt:

a) Angaben zum Unternehmen, einschließlich einer Geschäftsadresse,

b) Art der Geschäftstätigkeit, ausgenommen sensible Geschäftsinformationen,

c) Kontaktangaben, auch in Bezug auf die für die Sicherheit verantwortliche(n) Person(en),

d) Nummer der Eintragung in das gesetzlich vorgesehene Register, falls zutreffend.

e) soweit vorhanden und spätestens ab dem 1. Juli 2014, der Validierungsbericht.

Die Datenbank muss für die Inspektion des ACC3 verfügbar sein.

Andere Stellen mit EU-Validierung der Luftsicherheit können eine solche Datenbank unterhalten.

6.8.5. **Nichteinhaltung der Vorschriften und Entzug der ACC3-Benennung**

6.8.5.1. Nichteinhaltung der Vorschriften

1. Stellt die Kommission oder eine zuständige Behörde beim Betrieb eines ACC3 einen ernsthaften Mangel fest, der schwerwiegende Auswirkungen auf das Gesamtniveau der Luftsicherheit in der Union haben könnte,

a) unterrichtet sie das betroffene ACC3 umgehend und fordert es auf, sich zu äußern und geeignete Maßnahmen zur Behebung des ernsthaften Mangels zu ergreifen;

b) unterrichtet sie unverzüglich die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten;

▼M11

2. Falls die zuständige Behörde keine Mängelbehebung erreicht hat, kann die Kommission nach Anhörung des Regelungsausschusses für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt zu dem Schluss gelangen, dass das Luftfahrtunternehmen nicht mehr als ACC3 anzuerkennen ist, entweder für bestimmte Strecken oder für alle Strecken von Drittstaaten in die Union. In solchen Fällen werden die Angaben zu dem betreffenden ACC3 aus der Datenbank reglementierter Beauftragter und bekannter Versender der Union entfernt.

3. Ein Luftfahrtunternehmen, dem die Anerkennung als ACC3 gemäß Nummer 6.8.5.1 entzogen wurde, kann diese erst wiedererlangen oder wieder in die Datenbank reglementierter Beauftragter und bekannter Versender der Union aufgenommen werden, nachdem eine EU-Validierung der Luftsicherheit bestätigt hat, dass der ernsthafte Mangel behoben wurde und der Luftsicherheitsausschuss von der jeweiligen zuständigen Behörde hiervon unterrichtet wurde.

6.8.5.2. Entzug

Die zuständige Behörde, die das ACC3 benannt hat, ist für die Löschung des ACC3 aus der „Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender der Union zuständig“

a) auf Antrag oder im Rahmen einer Vereinbarung mit dem Luftfahrtunternehmen oder

b) wenn das ACC3 keine relevante Luftfrachtabfertigung mehr durchführt und nicht auf Aufforderungen zur Stellungnahme reagiert oder die Bewertung von Risiken für die Luftfahrt in sonstiger Weise behindert.

▼B

ANLAGE 6-A

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG — REGLEMENTIERTER BEAUFTRAGTER

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und ihrer Durchführungsbestimmungen

erkläre ich hiermit:

— die Informationen im Sicherheitsprogramm des Unternehmens sind nach meinem besten Wissen und Gewissen richtig und zutreffend,

— die in diesem Sicherheitsprogramm festgelegten Methoden und Verfahren werden an allen durch das Programm abgedeckten Betriebsstandorten angewandt und beibehalten,

— das genannte Sicherheitsprogramm wird korrigiert und angepasst, um allen künftigen relevanten Änderungen der EG-Rechtsvorschriften zu entsprechen, es sei denn, das Unternehmen [Name des Unternehmens] unterrichtet [Name der zuständigen Behörde], dass es nicht mehr als reglementierter Beauftragter tätig sein will,

— Das Unternehmen [Name des Unternehmens] unterrichtet [Name der zuständigen Behörde] schriftlich

a) über kleinere Änderungen an seinem Sicherheitsprogramm, z. B. Name des Unternehmens, für die Sicherheit verantwortliche Person oder Kontaktangaben der Ansprechpartner, Wechsel der Person, die Zugang zu der „EG-Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender“ benötigt, und zwar zeitnah, mindestens aber binnen 10 Arbeitstagen, und

b) über geplante größere Änderungen, wie z. B. neue Kontrollverfahren, umfangreichere Bauarbeiten, die die Einhaltung der einschlägigen EG-Rechtsvorschriften beeinträchtigen könnten, Betriebsstandort- oder Anschriftenwechsel, und zwar mindestens 15 Arbeitstage vor Beginn/der geplanten Änderung.

▼B

— um die Erfüllung der einschlägigen EG-Rechtsvorschriften zu gewährleisten, wird [Name des Unternehmens] bei allen Inspektionen den Anforderungen entsprechend uneingeschränkt kooperieren und den Inspektoren auf Verlangen Zugang zu allen Unterlagen gewähren,

— [Name des Unternehmens] wird [Name der zuständigen Behörde] über alle ernsthaften Sicherheitsverstöße und verdächtigen Umstände unterrichten, die in Bezug auf die Sicherheit von Luftfracht-/Luftpostsendungen relevant sein können, insbesondere über jeden Versuch, in den Sendungen gefährliche Gegenstände zu verstecken,

▼M9

— [Name des Unternehmens] stellt sicher, dass alle betroffenen Mitarbeiter eine angemessene Schulung gemäß Kapitel 11 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 erhalten und sich ihrer Sicherheitsverantwortung im Rahmen des Sicherheitsprogramms des Unternehmens bewusst sind,

▼B

— das Unternehmen [Name des Unternehmens] unterrichtet [Name der zuständigen Behörde], wenn

a) es seine Tätigkeit einstellt,

b) seine Tätigkeit sich nicht mehr auf Luftfracht/Luftpost erstreckt, oder

c) es die Anforderungen der einschlägigen EG-Rechtsvorschriften nicht mehr erfüllen kann.

Ich übernehme die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Name:

Stellung im Unternehmen:

Datum:

Unterschrift:

ANLAGE 6-B

Die Einzelheiten der Leitlinien für bekannte Versender sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.

ANLAGE 6-C

Die Einzelheiten der Validierungscheckliste für bekannte Versender sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.

▼M15

ANLAGE 6-C2

VALIDIERUNGSPRÜFLISTE FÜR DIE EU-VALIDIERUNG DER LUFTSICHERHEIT REGLEMENTIERTER BEAUFTRAGTER IN EINEM DRITTLAND

Stellen in Drittländern haben die Möglichkeit, Teil der sicheren Lieferkette eines ACC3 (*Luftfahrtunternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittlandsflughafen in die Union befördert*) zu werden, indem sie die Benennung als reglementierter Beauftragter mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland (RA3) beantragen. Ein RA3 ist eine Fracht abfertigende Stelle in einem Drittland, die auf der Grundlage einer EU-Validierung der Luftsicherheit validiert und als solche zugelassen wurde.

Ein RA3 hat sicherzustellen, dass die Sicherheitskontrollen, gegebenenfalls einschließlich der als Durchsuchung/Durchleuchtung durchgeführten Kontrollen, auf Sendungen in die Europäische Union angewendet wurden und dass die Sendungen ab dem Zeitpunkt, zu dem die Sicherheitskontrollen angewendet wurden, bis zum Zeitpunkt der Verladung in das Luftfahrzeug oder der anderweitigen Übergabe an einen ACC3 oder einen anderen RA3 vor unbefugten Eingriffen geschützt wurden.

Die Voraussetzungen für die Beförderung von Luftfracht oder Luftpost in die Union [1] oder nach Island, Norwegen und in die Schweiz sind in der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 festgelegt.

[1] Mitgliedstaaten der Europäischen Union: Österreich, Belgien, Bulgarien, Kroatien, Zypern, die Tschechische Republik, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Ungarn, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, die Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Schweden, das Vereinigte Königreich.

▼**M15**

Die Prüfliste ist das vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit zu verwendende Instrument für die Bewertung des Niveaus der Sicherheitsmaßnahmen, die auf Luftfracht oder Luftpost in die EU/den EWR ([1]) unter der Verantwortung der Stelle, die die Benennung als RA3 beantragt, angewendet werden. Die Prüfliste ist nur in den unter Nummer 6.8.4.1 b) des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 aufgeführten Fällen zu verwenden. In den unter Nummer 6.8.4.1 a) des genannten Anhangs aufgeführten Fällen hat der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit die ACC3-Prüfliste zu verwenden.

Gelangt der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit zu dem Schluss, dass die Stelle die in dieser Prüfliste aufgeführten Ziele erfüllt, wird der validierten Stelle ein Validierungsbericht ausgehändigt. Im Validierungsbericht wird bestätigt, dass die Stelle als reglementierter Beauftragter mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland (RA3) benannt wird. Der RA3 darf den Bericht in seinen geschäftlichen Beziehungen zu jedem ACC3 verwenden. Bestandteil des Validierungsberichts sind mindestens alle folgenden Elemente:

a) die ausgefüllte Prüfliste (Anlage 6-C2 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010), unterzeichnet vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit und ggf. mit Bemerkungen der validierten Stelle;

b) die Verpflichtungserklärung (Anlage 6-H2 im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 185/2010), unterzeichnet von der validierten Stelle;

c) eine Erklärung der Unabhängigkeit (Anlage 11-A im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 185/2010) bezüglich der validierten Stelle, unterzeichnet vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit.

Die Paginierung, das Datum der EU-Validierung der Luftsicherheit und die Paraphierung jeder Seite durch den Validierungsprüfer und die validierte Stelle weisen die Integrität des Validierungsberichts nach. Der Validierungsbericht ist standardmäßig in englischer Sprache zu verfassen.

Teil 5 — Kontrolle und Teil 6 — Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) werden anhand der Anforderungen der Kapitel 6.7 und 6.8 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 bewertet. Für die Teile, die nicht anhand der Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 bewertet werden können, werden als grundlegende Normen die ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen (SARP) von Anhang 17 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt und das Anleitungsmaterial aus dem ICAO-Handbuch für die Luftsicherheit (Doc 8973-Restricted) verwendet.

Gelangt der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit zu dem Schluss, dass die Stelle die in dieser Prüfliste aufgeführten Ziele nicht erfüllt, wird der validierten Stelle eine Kopie der ausgefüllten Prüfliste mit Angabe der Mängel ausgehändigt.

Ausfüllhinweise:

1. Alle Teile der Prüfliste sind auszufüllen. Sind keine Informationen verfügbar, ist dies zu erläutern.

2. Nach jedem Teil hat der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit den Schluss zu ziehen, ob und inwieweit die Ziele dieses Teils erfüllt sind.

TEIL 1

Angabe der validierten Stelle und des Validierungsprüfers

1.1. Datum/Daten der Validierung	
vollständiges Datumsformat, z. B. 01.10.2012 bis 02.10.2012	
TT/MM/JJJJ	

([1]) Luftfracht/Luftpost/Luftfahrzeuge in die EU/den EWR in dieser Prüfliste entspricht Luftfracht/Luftpost/Luftfahrzeugen mit Ziel in der EU, Island, Norwegen und der Schweiz.

▼**M15**

1.2. Ggf. Datum der vorhergehenden Validierung	
TT/MM/JJJJ	
Frühere RA3-Registriernummer, falls vorhanden	
AEO-Zertifikat/C-TPAT-Status/andere Bescheinigungen, falls vorhanden	
1.3. Angaben zum Validierungsprüfer für die Luftsicherheit	
Name	
Unternehmen/Einrichtung/Behörde	
Eindeutige alphanumerische Kennung (UAI)	
E-Mail-Adresse	
Telefonnummer (mit internationaler Vorwahl)	
1.4. Name der zu validierenden Stelle	
Name	
Unternehmensnummer (z. B. Handelsregisternummer, falls zutreffend)	
Nummer/Einheit/Gebäude	
Straße	
Stadt	
Postleitzahl	
Bundesstaat/Bundesland (falls relevant)	
Land	
Postfachanschrift, falls vorhanden	
1.5. Hauptadresse der Stelle (falls abweichend von der zu validierenden Betriebsstätte)	
Nummer/Einheit/Gebäude	
Straße	
Stadt	
Postleitzahl	
Bundesstaat/Bundesland (falls relevant)	
Land	
Postfachanschrift, falls vorhanden	
1.6. Art der Geschäftstätigkeit — ggf. sind Geschäftstätigkeiten verschiedener Art zu berücksichtigen	
a) nur Luftfracht b) Luftverkehr und andere Transportarten c) Spediteur mit Frachtlager d) Spediteur ohne Frachtlager e) Abfertiger f) Sonstiges	
1.7. Der Antragsteller …	
a) empfängt Fracht von einem anderen reglementierten Beauftragten in einem Drittland	
b) empfängt Fracht von bekannten Versendern in einem Drittland	

▼M15

c) empfängt Fracht von geschäftlichen Versendern in einem Drittland	
d) empfängt freigestellte Fracht	
e) kontrolliert Fracht	
f) lagert Fracht	
g) Sonstiges — bitte angeben	

1.8. Ungefähre Zahl der Beschäftigten in der Betriebsstätte

Zahl	

1.9. Name und Funktion der für die Sicherheit von Drittland-Luftfracht/-Luftpost verantwortlichen Person

Name	
Funktion	
E-Mail-Adresse	
Telefonnummer (mit internationaler Vorwahl)	

TEIL 2

Organisation und Zuständigkeiten des reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland

Ziel: Es darf keine Luftfracht oder Luftpost in die EU/den EWR befördert werden, ohne Sicherheitskontrollen unterzogen worden zu sein. Fracht und Post, die von einem RA3 einem ACC3 oder einem anderen RA3 übergeben wird, darf nur dann als sichere Fracht oder Post akzeptiert werden, wenn solche Sicherheitskontrollen vom RA3 durchgeführt werden. Einzelheiten dieser Kontrollen sind in den folgenden Teilen dieser Prüfliste angegeben.

Der RA3 muss über Verfahren verfügen, um sicherzustellen, dass geeignete Kontrollen für alle Luftfracht und Luftpost in die EU/den EWR durchgeführt werden, und dass sichere Fracht oder Post geschützt wird, bis sie einem ACC3 oder einem anderen RA3 übergeben wird. Die Sicherheitskontrollen bestehen aus einem der folgenden Verfahren:

a) physische Kontrolle entsprechend einem Standard, der hinreichend gewährleistet, dass keine verbotenen Gegenstände in der Sendung verborgen sind;

b) andere Sicherheitskontrollen, die Teil eines Prozesses der sicheren Lieferkette sind, mit denen hinreichend sichergestellt wird, dass keine verbotenen Gegenstände in der Sendung verborgen sind, und die von einem anderen RA3, KC3 oder AC3, die vom RA3 benannt sind, durchgeführt wurden.

Bezug: Nummer 6.8.3

2.1. Verfügt die Stelle über ein Sicherheitsprogramm?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, weiter mit Nummer 2.5.	

2.2. Sicherheitsprogramm der Stelle

Datum (vollständiges Format TT/MM/JJJJ)	

▼**M15**

Version	
Wurde das Sicherheitsprogramm der zuständigen Behörde des Staates der Stelle vorgelegt und/oder von dieser genehmigt? Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	

2.3. Deckt das Sicherheitsprogramm die in der Prüfliste (Teile 3 bis 9) aufgeführten Elemente in ausreichendem Maße ab?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Angabe der Gründe	

2.4. Ist das Sicherheitsprogramm schlüssig, robust und vollständig?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	

2.5. Verfügt die Stelle über einen Prozess, um zu gewährleisten, dass die Luftfracht oder Luftpost angemessenen Sicherheitskontrollen unterzogen wird, bevor sie einem ACC3 oder einem anderen RA3 übergeben wird?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	

2.6. Verfügt die Stelle über ein Managementsystem (z. B. Instrumente, Anweisungen), um zu gewährleisten, dass die erforderlichen Sicherheitskontrollen durchgeführt werden?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Managementsystems und Erläuterung, ob es von der zuständigen Behörde oder einer anderen Stelle genehmigt, geprüft oder bereitgestellt wird.	
Falls NEIN, Erläuterung, wie die Stelle gewährleistet, dass Sicherheitskontrollen in der erforderlichen Weise durchgeführt werden.	

2.7. Schlussfolgerungen und allgemeine Bemerkungen zur Zuverlässigkeit, Schlüssigkeit und Robustheit des Prozesses

Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 3

Einstellung und Schulung von Personal

Ziel: Um zu gewährleisten, dass die erforderlichen Sicherheitskontrollen durchgeführt werden, setzt der RA3 verantwortungsvolle und kompetente Mitarbeiter für die Tätigkeiten auf dem Gebiet der Sicherung von Luftfracht oder Luftpost ein. Mitarbeiter mit Zugang zu gesicherter Luftfracht müssen über alle Kompetenzen verfügen, die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich sind, und angemessen ausgebildet sein.

Zu diesem Zweck muss der RA3 über Verfahren verfügen, die gewährleisten, dass alle Mitarbeiter (unbefristet und befristet Beschäftigte, Leiharbeitnehmer, Fahrer usw.), die direkten und unbegleiteten Zugang zu Luftfracht/Luftpost haben, den Sicherheitskontrollen unterzogen werden oder wurden,

▼**M15**

a) erstmaligen und wiederkehrenden beschäftigungsbezogenen Überprüfungen und/oder Zuverlässigkeitsüberprüfungen unterzogen wurden, die mindestens die Anforderungen der örtlichen Behörden des validierten RA3-Betriebs erfüllen, und

b) eine erstmalige Sicherheitsschulung und wiederkehrende Fortbildungen gemäß den Anforderungen der örtlichen Behörden des validierten RA3-Betriebs absolviert haben, so dass sie sich ihrer Sicherheitsverantwortung bewusst sind.

Anmerkung:

— Eine Zuverlässigkeitsüberprüfung ist eine Überprüfung der Identität einer Person und der bisherigen Erfahrungen — einschließlich der Überprüfung auf etwaige Vorstrafen, soweit rechtlich zulässig — als Teil der Beurteilung der persönlichen Eignung für die Durchführung von Sicherheitskontrollen und/oder für den unbegleiteten Zugang zu Sicherheitsbereichen (Begriffsbestimmung in ICAO-Anhang 17).

— Eine beschäftigungsbezogene Überprüfung umfasst zumindest die Feststellung der Identität der betreffenden Person anhand der zum Nachweis vorgelegten Papiere, die Erfassung aller Beschäftigungsverhältnisse, Aus- und Weiterbildungszeiten und jeglicher Lücken mindestens während der letzten fünf Jahre, und die Aufforderung der betreffenden Person zur Unterzeichnung einer Erklärung, in der sämtliche Straffälligkeiten in allen Staaten des Wohnsitzes mindestens während der letzten fünf Jahre aufgeführt sind (Begriffsbestimmung der Europäischen Union).

Bezug: Nummer 6.8.3.1

3.1. Besteht ein Verfahren, mit dem sichergestellt wird, dass alle Mitarbeiter mit direktem und unbegleitetem Zugang zu gesicherter Luftfracht/Luftpost einer beschäftigungsbezogenen Überprüfung unterzogen werden, bei der Hintergrund und Kompetenz beurteilt werden?

JA oder NEIN	
Falls JA: Wie viele zurückliegende Jahre werden bei der beschäftigungsbezogenen Überprüfung berücksichtigt und welche Stelle führt die Überprüfung durch?	

3.2. Umfasst das Verfahren Folgendes?

☐ Zuverlässigkeitsüberprüfung ☐ Beschäftigungsbezogene Überprüfung ☐ Kontrolle der Strafregister ☐ Befragungen ☐ Sonstiges (mit näheren Angaben) Erläuterung der Elemente, Angabe der durchführenden Stelle und, sofern zutreffend, des berücksichtigten zurückliegenden Zeitrahmens	

3.3. Besteht ein Verfahren, mit dem sichergestellt wird, dass die Person, die für die Durchführung und Beaufsichtigung von Sicherheitskontrollen in der Betriebsstätte verantwortlich ist, einer beschäftigungsbezogenen Überprüfung unterliegt, bei der Hintergrund und Kompetenz beurteilt werden?

JA oder NEIN	
Falls JA: Wie viele zurückliegende Jahre werden bei der beschäftigungsbezogenen Überprüfung berücksichtigt und welche Stelle führt die Überprüfung durch?	

3.4. Umfasst das Verfahren Folgendes?

☐ Zuverlässigkeitsüberprüfung ☐ Beschäftigungsbezogene Überprüfung ☐ Kontrolle der Strafregister ☐ Befragungen ☐ Sonstiges (mit näheren Angaben) Erläuterung der Elemente, Angabe der durchführenden Stelle und, sofern zutreffend, des berücksichtigten zurückliegenden Zeitrahmens	

▼M15

3.5. Erhält das Personal mit direktem und unbegleitetem Zugang zu gesicherter Luftfracht/Luftpost eine Sicherheitsschulung, bevor es Zugang zu gesicherter Luftfracht/Luftpost erhält?

JA oder NEIN	
Falls JA, Angabe der Elemente und der Dauer der Schulung	

3.6. Erhält das Personal, das Luftfracht/Luftpost annimmt, kontrolliert und/oder schützt, eine aufgabenspezifische Schulung?

JA oder NEIN	
Falls JA, Angabe der Elemente und der Dauer der Schulung	

3.7. Erhält das in Nummer 3.5 und 3.6 genannte Personal wiederkehrende Schulungen?

JA oder NEIN	
Falls JA, Angabe der Elemente und der Häufigkeit der wiederkehrenden Schulungen	

3.8. Schlussfolgerung: Gewährleisten die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einstellung und Schulung von Personal, dass alle Mitarbeiter mit Zugang zu gesicherter Luftfracht/Luftpost entsprechend rekrutiert und soweit geschult wurden, dass sie sich ihrer Sicherheitsverantwortung bewusst sind?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 4

Annahmeverfahren

Ziel: Der RA3 übernimmt gegebenenfalls Fracht oder Post von einem anderen RA3, einem KC3 oder einem AC3 oder von einem unbekannten Versender. Der RA3 muss über geeignete Annahmeverfahren für Fracht und Post verfügen, um feststellen zu können, ob eine Sendung aus einer sicheren Lieferkette kommt oder nicht, und welche Sicherheitsmaßnahmen auf die Sendung anzuwenden sind.

Der RA3 kann eine Datenbank unterhalten, in der mindestens die folgenden Angaben für jeden reglementierten Beauftragten oder bekannten Versender enthalten sind, der gemäß Nummer 6.8.4.1 der EU-Validierung der Luftsicherheit unterzogen wurde und von dem er direkt Fracht oder Post zur Übergabe an ein ACC3 für die Beförderung in die Union annimmt:

a) Angaben zum Unternehmen, einschließlich einer Geschäftsadresse;

b) Art der Geschäftstätigkeit, ausgenommen sensible Geschäftsinformationen;

c) Kontaktangaben, auch in Bezug auf die für die Sicherheit verantwortliche(n) Person(en);

d) Nummer der Eintragung in das gesetzlich vorgesehene Register, falls zutreffend;

e) ggf. Validierungsbericht.

Bezug: Nummern 6.8.3.1 und 6.8.4.3

Anmerkung: Ein RA3 darf Fracht von einem AC3 nur dann als sichere Fracht annehmen, wenn er diesen Versender selbst als AC3 benannt hat und für die von diesem Versender übergebene Fracht verantwortlich ist.

▼**M15**

4.1. Ermittelt die Stelle bei der Annahme einer Sendung, ob diese von einem anderen RA3, einem KC3, einem AC3 oder einem unbekannten Versender stammt?

JA oder NEIN	
Falls JA, wie?	

4.2. Verfügt die Stelle über eine Datenbank mit Informationen für jeden RA3, KC3 und AC3, von dem sie Luftfracht oder Luftpost direkt annimmt, die einem ACC3 zur Beförderung in die Union zu übergeben ist?

JA oder NEIN	
Falls JA, Angabe der in die Datenbank aufgenommenen Informationen	
Falls NEIN: Wie weiß die Stelle, dass Fracht von einem anderen RA3, KC3 oder AC3 stammt?	

4.3. Benennt die Stelle Versender als AC3?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens und der Sicherheitsmaßnahmen, die die Stelle von dem Versender verlangt	

4.4. Prüft die Stelle bei Annahme einer Sendung, ob deren Bestimmungsort ein Flughafen in der EU/im EWR ist?

JA oder NEIN, Erläuterung	

4.5. Falls JA: Unterzieht die Stelle sämtliche Luftfracht oder Luftpost denselben Sicherheitskontrollen, wenn der Bestimmungsort ein Flughafen in der EU/im EWR ist?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	

4.6. Ermittelt die Stelle bei der Annahme einer Sendung, ob sie als Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) (siehe Definition in Abschnitt 6) einzustufen ist, auch bei Sendungen, die anders als auf dem Luftweg angeliefert werden?

JA oder NEIN	
Falls JA, wie? Beschreibung des Verfahrens	

4.7. Prüft die validierte Stelle bei Annahme einer gesicherten Sendung, ob sie vor unbefugtem Zugriff und/oder Manipulation geschützt war?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung (Siegel, Schlösser, Inspektion usw.)	

4.8. Hat sich die Person, die die Lieferung vornimmt, durch ein amtliches Ausweisdokument mit Foto auszuweisen?

JA oder NEIN	

4.9. Gibt es ein Verfahren zur Identifizierung von Sendungen, die zu kontrollieren sind?

JA oder NEIN	
Falls JA, welches?	

4.10. Schlussfolgerung: Reichen die Annahmeverfahren aus, um festzustellen, ob die Luftfracht/Luftpost zu einem Bestimmungsflughafen in der EU oder im EWR aus einer sicheren Lieferkette stammt oder kontrolliert werden muss?

JA oder NEIN	

▼M15

Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 5

Kontrolle

Ziel: Wenn der RA3 Fracht- und Postsendungen annimmt, die nicht aus einer sicheren Lieferkette stammen, muss er diese Sendungen einer geeigneten Kontrolle unterziehen, bevor sie einem ACC3 als sichere Fracht übergeben werden dürfen. Der RA3 muss über Verfahren verfügen, mit denen sichergestellt wird, dass Luftfracht und Luftpost, die zwecks Transfer, Transit oder Entladen an einem Flughafen der Europäischen Union in die EU/den EWR befördert werden sollen, mit den in EU-Rechtsvorschriften festgelegten Mitteln oder Methoden so kontrolliert werden, dass hinreichend gewährleistet ist, dass sie keine verbotenen Gegenstände enthalten.

Wird die Kontrolle von Luftfracht oder Luftpost von oder im Namen der zuständigen Behörde im Drittland durchgeführt, muss der RA3 eine dementsprechende Erklärung abgeben und angeben, auf welche Weise eine angemessene Kontrolle gewährleistet wird.

Anmerkung: Gemäß Nummer 6.8.3.2 dürfen zur Umsetzung der Bestimmungen von Nummer 6.8.3.1 bis zum 30. Juni 2014 ICAO-Standards als Minimum angewendet werden, jedoch sind für EU-Validierungen der Luftsicherheit stets die Kontrollanforderungen der EU maßgebend, auch wenn die Validierung vor dem 1. Juli 2014 stattfindet.

Bezug: Nummer 6.8.3

5.1. Wird die Kontrolle im Namen der Stelle von einer anderen Stelle vorgenommen?

JA oder NEIN	
Falls JA: Um welche Art von Stelle handelt es sich? Angabe: — privates Kontrollunternehmen; — behördlich reguliertes Unternehmen; — behördliche Kontrollstelle; — Sonstige. Angabe der Art der Vereinbarung/des Vertrags zwischen der validierten Stelle und der Stelle, die die Kontrolle in deren Namen vornimmt.	

5.2. Welche Kontrollmethoden werden für Luftfracht und Luftpost angewendet?

Spezifizierung, einschließlich Einzelheiten zur Ausrüstung für die Kontrolle von Luftfracht und Luftpost (z. B. Hersteller, Typ, Softwareversion, Standard, Seriennummer usw.) für alle angewandten Methoden	

5.3. Sind die verwendete Ausrüstung oder die verwendeten Methoden (z. B. Sprengstoffspürhunde) in der neuesten Liste mit Vorgaben der EU, ECAC oder TSA enthalten?

JA oder NEIN	

▼**M15**

Falls JA, Angabe von Einzelheiten	
Falls NEIN: Einzelheiten zur Zulassung von Ausrüstung und Zulassungsdatum sowie Angaben bezüglich der Einhaltung der EU-Ausrüstungsstandards	

5.4. Wird die Ausrüstung gemäß den Hersteller-CONOPS (Betriebsanleitung) verwendet und wird sie regelmäßig getestet und gewartet?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	

5.5. Wird die Art der Sendung bei der Kontrolle berücksichtigt?

JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung, wie sichergestellt wird, dass die gewählte Kontrollmethode hinreichend gewährleistet, dass keine verbotenen Gegenstände in der Sendung verborgen sind	

5.6. Gibt es ein Verfahren für die Klärung von Alarmen, die von der Kontrollausrüstung ausgelöst werden? (Bei einigen Geräten (z. B. Röntgengeräte) wird der Alarm vom Bediener selbst ausgelöst.)

JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung des Verfahrens zur Klärung von Alarmen, mit dem nach vernünftigem Ermessen sichergestellt wird, dass keine verbotenen Gegenstände vorhanden sind	
Falls NEIN: Was geschieht mit der Sendung?	

5.7. Sind Sendungen von Kontrollen befreit?

JA oder NEIN	

5.8. Gibt es Ausnahmen, die nicht der EU-Liste entsprechen?

JA oder NEIN	
Falls JA, detaillierte Darlegung	

5.9. Wird der Zugang zum Kontrollbereich überwacht, um sicherzustellen, dass nur befugtes und ausgebildetes Personal Zugang hat?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	

5.10. Ist ein Qualitätskontroll- und/oder Testverfahren etabliert?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	

▼M15

5.11. Schlussfolgerung: Wird Luftfracht/Luftpost mit einem der Mittel oder einer der Methoden nach Nummer 6.2.1 des Beschlusses 2010/774/EU nach einem Standard kontrolliert, durch den hinreichend sichergestellt ist, dass sie keine verbotenen Gegenstände enthält?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 6

Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM)

Ziel: Sendungen, deren Ursprung die Union als Ursprung mit hohem Risiko eingestuft hat oder die an einem so eingestuften Ort umgeladen wurden oder die Anzeichen einer erheblichen Manipulation aufweisen, sind als Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) zu behandeln. Diese Sendungen müssen im Einklang mit besonderen Anweisungen kontrolliert werden. Der RA3 muss ein Verfahren etabliert haben, mit dem sichergestellt wird, dass HRCM-Sendungen, die in die EU/den EWR befördert werden sollen, identifiziert und geeigneten Kontrollen gemäß den EU-Rechtsvorschriften unterzogen werden.

Das ACC3, dem der RA3 Luftfracht oder Luftpost zur Beförderung übergibt, ist befugt, den RA3 über den neuesten Stand bezüglich Ursprungsorten mit hohem Risiko zu informieren.

Der RA3 hat bei Fracht und Post mit hohem Risiko, unabhängig davon, ob diese ihm von einem Luftfahrtunternehmen oder auf anderem Beförderungsweg als auf dem Luftweg übergeben werden, dieselben Maßnahmen anzuwenden.

Bezug: Nummer 6.7

Anmerkung: HRCM-Sendungen, die für die Beförderung in die EU/den EWR freigegeben wurden, erhalten den Sicherheitsstatus „SHR“ (Secure for high risk requirements), was bedeutet, dass sie für die Beförderung in Passagierflugzeugen, Nurfrachtflugzeugen und Nurpostflugzeugen gemäß den Anforderungen bezüglicher hoher Risiken sicher sind.

6.1. Ist dem für die Sicherheitskontrollen verantwortlichen Personal bekannt, welche Luftfracht und Luftpost als Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) zu behandeln ist?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	

6.2. Hat die Stelle Verfahren für die Identifizierung von Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) etabliert?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	

6.3. Wird Fracht und Post mit hohem Risiko HRCM-Kontrollverfahren gemäß den EU-Rechtsvorschriften unterzogen?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Angabe der angewendeten Verfahren	

6.4. Deklariert die Stelle nach Vornahme der Kontrolle den Sicherheitsstatus für SHR in den Begleitpapieren der Sendung?

JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung, wie der Sicherheitsstatus erteilt wird und in welchem Dokument	

▼M15

6.5. Schlussfolgerung: Ist das von der Stelle eingerichtete Verfahren relevant und ausreichend, um zu gewährleisten, dass sämtliche Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) vor dem Verladen sachgemäß behandelt wurden?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 7

Schutz der gesicherten Luftfracht und Luftpost

Ziel: Der RA3 muss Verfahren etabliert haben, die gewährleisten, dass in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost vor einem unbefugten Eingriff und/oder Manipulation geschützt ist von dem Zeitpunkt an, zu dem eine Kontrolle oder Sicherheitskontrollen durchgeführt wurden oder dem Zeitpunkt der Annahme nach Durchführung einer Kontrolle oder Sicherheitskontrollen bis zur Verladung oder Übergabe an einen ACC3 oder einen anderen RA3. Wenn zuvor gesicherte Luftfracht und Luftpost anschließend nicht geschützt wird, darf sie nicht verladen oder einem ACC3 oder anderen RA3 als sichere Fracht oder Post übergeben werden.

Der Schutz kann auf unterschiedliche Weise gewährleistet werden, z. B. mit physischen Mitteln (Barrieren, abgeschlossene Räume usw.), personellen Mitteln (Streifengänge, geschultes Personal usw.) und technischen Mitteln (Videoüberwachung, Einbruch- bzw. Alarmanlagen usw.).

In die EU/den EWR zu befördernde gesicherte Luftfracht oder Luftpost sollte von nicht gesicherter Luftfracht oder Luftpost getrennt werden.

Bezug: Nummer 6.8.3.1

7.1. Wird der Schutz gesicherter Luftfracht und Luftpost im Namen der validierten Stelle von einer anderen Stelle gewährleistet?

JA oder NEIN	
Falls JA: Um welche Art von Stellen handelt es sich? Angabe der Einzelheiten: — privates Kontrollunternehmen; — behördlich reguliertes Unternehmen; — behördliche Kontrollstelle; — Sonstige.	

7.2. Sind Sicherheitskontrollen und Schutzmaßnahmen eingerichtet, mit denen Manipulationen während der Kontrolle verhindert werden?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung: Angabe der Art getroffener Schutzmaßnahmen: — physische Mittel (Zaun, Barriere, solides Gebäude usw.); — personelle Mittel (Streifengänge usw.); — technische Mittel (Videoüberwachung, Alarmanlagen usw.) Erläuterung, wie diese organisiert sind	

▼M15

7.3. Ist die sichere Luftfracht/Luftpost nur befugten Personen zugänglich?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung: Angabe, wie alle Zugangspunkte (einschließlich Türen und Fenster) zu identifizierbarer und gesicherter Luftfracht/Luftpost kontrolliert werden	

7.4. Sind Verfahren etabliert, mit denen gewährleistet wird, dass in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost, die den Sicherheitskontrollen unterzogen wurde, von dem Zeitpunkt an, zu dem sie gesichert wurde, bis zum Zeitpunkt der Verladung oder Übergabe an ein ACC3 oder einen anderen RA3, vor unbefugten Eingriffen geschützt ist?

JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung, wie der Schutz erfolgt (physische, personelle, technische Mittel usw.) Ebenfalls Angabe, ob das Gebäude solide ist und welche Baumaterialien verwendet wurden, falls bekannt	
Falls NEIN, Begründung	

7.5. Schlussfolgerung: Ist der Schutz von Sendungen ausreichend robust, um unrechtmäßige Eingriffe zu verhindern?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 8

Dokumentation

Ziel: Der Sicherheitsstatus einer Sendung ist in den Begleitunterlagen der Sendung entweder in Form eines Luftfrachtbriefs, gleichwertiger postalischer Unterlagen oder in einer gesonderten Erklärung — entweder elektronisch oder schriftlich — anzugeben. Den Sicherheitsstatus erteilt der RA3.

Bezug: Nummern 6.3.2.6 d) und 6.8.3.4.

Anmerkung: Folgende Sicherheitsstatusangaben können gemacht werden:

— „SPX“, d. h. sicher für Passagierflugzeuge, Nurfrachtflugzeuge, Nurpostflugzeuge oder

— „SCO“, d. h. sicher ausschließlich für Nurfrachtflugzeuge und Nurpostflugzeuge oder

— „SHR“, d. h. sicher für Passagierflugzeuge, Nurfrachtflugzeuge und Nurpostflugzeuge gemäß den Anforderungen für hohe Risiken.

8.1. Gibt die Stelle in den Begleitunterlagen (z. B. Luftfrachtbrief) den Status der Fracht an und wie dieser erteilt wurde?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Erläuterung	

▼M15

8.2. Schlussfolgerung: Ist das Dokumentationsverfahren ausreichend, um zu gewährleisten, dass Fracht oder Post mit ordnungsgemäßen Begleitunterlagen versehen ist, in denen der Sicherheitsstatus korrekt angegeben ist?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 9

Transport

Ziel: Luftfracht und Luftpost müssen ab dem Zeitpunkt, zu dem die Sicherung erfolgte, bis zur Verladung oder Übergabe an ein ACC3 oder einen anderen RA3 vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation geschützt werden. Dies umfasst auch den Schutz während des Transports zum Luftfahrzeug bzw. zum ACC3 oder zu einem anderen RA3. Wenn zuvor gesicherte Luftfracht und Luftpost während des Transports nicht geschützt wird, darf sie nicht verladen oder einem ACC3 oder anderen RA3 als sichere Fracht übergeben werden.

Während des Transports zu einem Luftfahrzeug, ACC3 oder anderen RA3 ist der RA3 für den Schutz der sicheren Sendungen verantwortlich. Dies gilt auch für den Fall, dass der Transport von einer anderen Stelle, beispielsweise einem Spediteur, im Namen des RA3 durchgeführt wird. Es gilt nicht für den Fall, dass die Sendungen unter der Verantwortung eines ACC3 oder anderen RA3 transportiert werden.

Bezug: Nummer 6.8.3

9.1. Wie wird die Luftfracht/Luftpost zu dem ACC3/einem anderen RA3 transportiert?	
a) Eigener Transport der validierten Stelle?	
JA oder NEIN	
b) Transport durch andere RA3/ACC3?	
JA oder NEIN	
c) Durch einen von der validierten Stelle beauftragten Auftragnehmer?	
JA oder NEIN	
9.2. Wird die Luftfracht/Luftpost manipulationssicher verpackt?	
JA oder NEIN	
Falls JA, wie?	
9.3. Wird das Fahrzeug vor dem Transport versiegelt oder abgeschlossen?	
JA oder NEIN	
Falls JA, wie?	
9.4. Falls nummerierte Siegel verwendet werden: Wird der Zugang zu den Siegeln kontrolliert und werden die Nummern aufgezeichnet?	
JA oder NEIN	
Falls JA, wie?	

▼M15

9.5. Unterzeichnet der jeweilige Spediteur ggf. die Spediteurserklärung?	
JA oder NEIN	

9.6. Hat die Person, die die Fracht transportiert, besondere Sicherheitskontrollen und eine Schulung des Sicherheitsbewusstseins absolviert, bevor sie zum Transport gesicherter Luftfracht und/oder Luftpost befugt wird?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung der Art der Sicherheitskontrollen (beschäftigungsbezogene Überprüfung, Zuverlässigkeitsüberprüfung usw.) und der Art der Schulung (Schulung des Sicherheitsbewusstseins usw.)	

9.7. Schlussfolgerung: Reichen die Maßnahmen aus, um Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Eingriff während des Transports zu schützen?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 10

Einhaltung der Bestimmungen

Ziel: Nach Prüfung der neun vorangehenden Teile dieser Prüfliste hat der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit die Schlussfolgerung zu ziehen, ob seine Prüfung vor Ort ergeben hat, dass die Sicherheitskontrollen in Übereinstimmung mit den Zielen dieser Prüfliste für in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost durchgeführt werden.

Zwei unterschiedliche Szenarios sind möglich. Der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit gelangt zu dem Schluss, dass die Stelle

a) die in dieser Prüfliste aufgeführten Ziele einhält. Der EU-Validierungsprüfer händigt der validierten Stelle das Original des Validierungsberichts aus und trifft die Feststellung, dass die Stelle als reglementierter Beauftragter mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland benannt wird;

b) die in dieser Prüfliste aufgeführten Ziele nicht einhält. In diesem Fall ist die Stelle nicht befugt, gesicherte Luftfracht oder Luftpost zur Beförderung in die EU/den EWR an ein ACC3 oder einen anderen RA3 zu übergeben. Sie erhält eine Kopie der ausgefüllten Prüfliste mit Angabe der Mängel.

Im Allgemeinen hat der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit zu entscheiden, ob Fracht und Post von der validierten Stelle so behandelt werden, dass sie im Einklang mit den geltenden EU-Vorschriften zu dem Zeitpunkt, zu dem sie einem ACC3 oder einem anderen RA3 übergeben werden, als sicher für die Beförderung in die EU/den EWR angesehen werden können.

Der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit hat zu beachten, dass die Bewertung anhand einer Methodik erfolgt, die auf eine globale, an den Zielen ausgerichtete Einhaltung der Vorschriften abstellt.

10.1. Allgemeine Schlussfolgerung:	
Bewertung (und Mitteilung) (Zutreffendes hervorheben) Bei „Bestanden“ gilt die Stelle als reglementierter Beauftragter mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland (RA3).	Bestanden/nicht bestanden

▼M15

Lautet die Gesamtbewertung „nicht bestanden“, sind nachfolgend die Bereiche aufzuführen, in denen die Stelle den erforderlichen Sicherheitsstandard nicht erreicht hat oder eine spezifische Schwachstelle aufweist. Ebenso anzugeben sind Empfehlungen für Anpassungen, die notwendig sind, um den erforderlichen Standard zu erreichen und somit die Bewertung zu bestehen.

Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	
Bemerkungen der Stelle	

Name des Validierungsprüfers:

Datum:

Unterschrift:

ANHANG

Liste der besuchten und befragten Personen und Stellen

Angabe des Namens der Stelle, des Namens der Kontaktperson und des Datums des Besuchs oder der Befragung

Name der Stelle	Name der Kontaktperson	Datum des Besuchs/der Befragung“

▼M11

ANLAGE 6-C3

VALIDIERUNGSPRÜFLISTE FÜR ACC3

Die Benennung als ACC3 (*Luftfahrtunternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittlandsflughafen in die Union befördert*) ist Voraussetzung für die Beförderung von Luftfracht oder Luftpost in die Europäische Union ([1]) (EU) oder Island, Norwegen und die Schweiz und wird in der Verordnung (EU) Nr. 185/2010, geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 859/2011 ([2]), vorgeschrieben.

Die ACC3-Benennung ist grundsätzlich ([3]) erforderlich für sämtliche Flüge, mit denen Fracht oder Post zwecks Transfer, Transit oder Entladen zu EU/EWR-Flughäfen befördert wird. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union, Islands, Norwegens und der Schweiz sind jeweils für die Benennung spezifischer Luftfahrtunternehmen als ACC3 zuständig. Die Benennung beruht auf dem Sicherheitsprogramm eines Luftfahrtunternehmens und einer vor Ort erfolgenden Überprüfung der Umsetzung im Einklang mit den in dieser Validierungsprüfliste genannten Zielen.

([1]) Mitgliedstaaten der Europäischen Union: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn, Vereinigtes Königreich, Zypern.

([2]) ABl. L 220 vom 26.8.2011, S. 9. Nummer 6.8.1.1 der Verordnung (EU) Nr. 185/2010: Jedes Luftfahrtunternehmen, das Fracht oder Post von einem Flughafen in einem nicht in Anlage 6-F aufgeführten Drittstaat zwecks Transfer, Transit oder Entladen an einem unter die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 fallenden Flughafen befördert, wird als ACC3 benannt (Unternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittstaaten-Flughafen in die Union befördert).

([3]) Ausgenommen die Beförderung von Luftfracht oder Luftpost ab einer kleinen Zahl von Ländern, die von der ACC3-Regelung ausgenommen sind.

▼M11

Anhand der Prüfliste hat der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit das Sicherheitsniveau zu bewerten, das bezüglich Luftfracht oder Luftpost [1] in die EU/den EWR von dem oder unter der Verantwortung des ACC3 oder eines Luftfahrtunternehmens, das die ACC3-Benennung beantragt, angewendet wird.

Der zuständigen Behörde und der validierten Stelle ist innerhalb eines Monats nach der Prüfung vor Ort ein Validierungsbericht zu übermitteln. Der Validierungsbericht muss mindestens Folgendes umfassen:

— Die vollständige Prüfliste, unterzeichnet vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit, ggf. mit Kommentaren der validierten Stelle;

— die Verpflichtungserklärung (Anlage 6-H1 im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 185/2010), unterzeichnet von der validierten Stelle, und

— eine Erklärung der Unabhängigkeit (Anlage 11-A im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 185/2010) bezüglich der validierten Stelle, unterzeichnet vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit.

Die Paginierung, das Datum der EU-Validierung der Luftsicherheit und die Paraphe auf jeder Seite durch den Validierungsprüfer und die validierte Stelle weisen die Integrität des Validierungsberichts nach. Der Validierungsbericht ist standardmäßig in englischer Sprache zu verfassen.

Teil 3 — Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens, Teil 6 — Datenbank, Teil 7 — Kontrolle und Teil 8 — Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) werden anhand der Anforderungen der Kapitel 6.7 und 6.8 der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 bewertet. Für die anderen Teile zugrunde zu legende Standards sind die ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen (SARP) von Anhang 17 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt und Anleitungsmaterial im ICAO-Sicherheitshandbuch (ICAO Aviation Security Manual, Doc 8973-Restricted).

Ausfüllhinweise:

— Alle Teile der Prüfliste sind auszufüllen. Sind keine Informationen verfügbar, ist dies zu erläutern.

— Nach jedem Teil hat der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit den Schluss zu ziehen, ob und inwieweit die Ziele dieses Teils erfüllt sind.

TEIL 1

Angabe der validierten Stelle und des Validierungsprüfers

1.1. Datum/Daten der Validierung

vollständiges Datumsformat, z. B. 01.10.2012 bis 02.10.2012

TT/MM/JJJJ	

1.2. Datum der vorhergehenden Validierung und eindeutige alphanumerische Kennung (UAI) des ACC3, sofern vorhanden

TT/MM/JJJJ	
UAI	

1.3. Angaben zum Validierungsprüfer für die Luftsicherheit

Name	
Unternehmen/Einrichtung/Behörde	

[1] Luftfracht/Luftpost/Luftfahrzeuge in die EU/den EWR in dieser Prüfliste entspricht Luftfracht/Luftpost/Luftfahrzeugen mit Ziel in der EU, Island, Norwegen und der Schweiz.

▼**M11**

UAI	
E-Mail-Adresse	
Telefonnummer (mit internationaler Vorwahl)	

1.4. Name des zu validierenden Luftfahrtunternehmens

Name	
Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt in (Staat)	
IATA-Code (International Air Transport Association) oder ICAO-Code (International Civil Aviation Organization), falls kein IATA-Code für das Luftfahrtunternehmen vorhanden; Angabe, ob IATA- oder ICAO-Code verwendet wurde	
Zuständiger Staat für die Benennung des Luftfahrtunternehmens als ACC3	

1.5. Angaben zu dem zu validierenden Drittlandflughafen oder der damit verbundenen Einrichtungen für Luftfracht/Luftpost

Name	
IATA- (oder ICAO-)Code des Flughafens	
Land	

1.6. Art der Geschäftstätigkeit des Luftfahrtunternehmens (Mehrfachnennungen sind möglich)

a) Beförderung von Fluggästen und Fracht/Post b) nur Beförderung von Fracht und Post c) nur Beförderung von Fracht d) nur Beförderung von Post e) Expressdienstleister f) Charter	

1.7. Name und Funktion der für die Sicherheit von Drittstaat-Luftfracht/Luftpost verantwortlichen Person

Name	
Funktion	
E-Mail-Adresse	
Telefonnummer (mit internationaler Vorwahl)	

1.8. Anschrift der Hauptstelle des Luftfahrtunternehmens am betreffenden Flughafen

Nummer/Gebäude/Flughafen	
Straße	
Ort	
Postleitzahl	
Bundesstaat/Bundesland (falls relevant)	
Land	

1.9. Anschrift des Hauptsitzes des Luftfahrtunternehmens, z. B. Geschäftssitz

Nummer/Gebäude/Flughafen	
Straße	
Ort	
Postleitzahl	
Bundesstaat/Bundesland (falls relevant)	
Land	

▼**M11**

TEIL 2

Organisation und Zuständigkeiten des ACC3 am Flughafen

Ziel: Es darf keine Luftfracht oder Luftpost in die EU/den EWR befördert werden, ohne Sicherheitskontrollen unterzogen worden zu sein. Einzelheiten dieser Kontrollen sind in den folgenden Teilen dieser Prüfliste angegeben. Das ACC3 darf Fracht oder Post zur Beförderung in einem Luftfahrzeug in die EU nur dann annehmen, wenn die Vornahme einer Kontrolle oder anderer Sicherheitskontrollen von einem reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit, einem bekannten Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit oder einem geschäftlichen Versender eines reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit bestätigt und quittiert wurde, andernfalls sind solche Sendungen einer Kontrolle gemäß den EU-Vorschriften zu unterziehen.

Das ACC3 muss ein Verfahren etabliert haben, mit dem sichergestellt wird, dass geeignete Sicherheitskontrollen für alle in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht und Luftpost angewendet werden, sofern die Fracht oder Post nicht im Einklang mit den Rechtsvorschriften der Europäischen Union von der Kontrolle ausgenommen ist, und dass die betreffende Fracht oder Post anschließend bis zum Verladen in das Luftfahrzeug geschützt ist. Sicherheitskontrollen müssen Folgendes umfassen:

— physische Kontrolle entsprechend einem Standard, der hinreichend gewährleistet, dass keine verbotenen Gegenstände in der Sendung versteckt sind, oder

— andere Sicherheitskontrollen, die Teil eines Lieferkettenablaufs sind, die hinreichend gewährleisten, dass keine verbotenen Gegenstände in der Sendung versteckt sind, und die von reglementierten Beauftragten oder bekannten Versendern mit EU-Validierung der Luftsicherheit oder einem geschäftlichen Versender eines reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit durchgeführt werden.

Bezug: Nummer 6.8.3

2.1. Hat das Luftfahrtunternehmen ein Verfahren etabliert, mit dem gewährleistet wird, dass die Luftfracht oder Luftpost vor dem Verladen in ein Luftfahrzeug zur Beförderung in die EU/den EWR geeigneten Sicherheitskontrollen unterzogen wird?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	

2.2. Werden die Sicherheitskontrollen von dem Luftfahrtunternehmen oder in seinem Namen von einer Stelle, die vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfasst ist, durchgeführt?

Falls JA, Angabe von Einzelheiten	
Falls NEIN: Welche Stellen, die nicht vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfasst sind, führen Sicherheitskontrollen von Luftfracht oder Luftpost durch, die von diesem Luftfahrtunternehmen in die EU/den EWR befördert wird?	
Um welche Art von Stellen handelt es sich? (Bitte Einzelheiten angeben) — privates Abfertigungsunternehmen — behördlich reguliertes Unternehmen — behördliche Kontrollstelle — sonstige	

▼M11

2.3. Durch welche Instrumente und Anweisungen stellt das Luftfahrtunternehmen sicher, dass die Sicherheitskontrollen in der erforderlichen Weise durchgeführt werden?
2.4. Ist das Luftfahrtunternehmen in der Lage, die geeigneten Sicherheitskontrollen anzufordern, wenn die Kontrollen von Stellen durchgeführt werden, die nicht vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfasst sind, z. B. staatlichen Stellen?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Angabe von Einzelheiten	

2.5. Wurde für reglementierte Beauftragte/bekannte Versender in dem Staat des Flughafens, auf dem die Validierungsprüfung erfolgt, ein Programm für Luftfracht und Luftpost gemäß den ICAO-Richtlinien eingerichtet?

Falls JA, Beschreibung der Bestandteile des Programms und wie es eingerichtet wurde	

2.6. Schlussfolgerungen und allgemeine Bemerkungen zu der Zuverlässigkeit, Schlüssigkeit und Robustheit des Prozesses

Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 3

Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens

Ziel: Das ACC3 hat sicherzustellen, dass sein Sicherheitsprogramm alle relevanten und zur Gewährleistung der Sicherheit von in die EU zu befördernder Luftfracht/Luftpost ausreichenden Luftsicherheitsmaßnahmen umfasst.

Das Sicherheitsprogramm und die zugehörigen Unterlagen des Luftfahrtunternehmens müssen die Grundlage für Sicherheitskontrollen im Einklang mit dem Ziel dieser Prüfliste bilden. Den Luftfahrtunternehmen steht es frei, ihre Unterlagen dem EU-Validierungsprüfers im Voraus zu übermitteln, damit dieser sich noch vor dem Besuch mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut machen kann.

Bezug: Nummer 6.8.2.1 und Anlage 6-G

Hinweis: Die folgenden in Anlage 6-G des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 genannten Punkte sind in geeigneter Weise abzudecken:

a) Beschreibung der Maßnahmen für Luftfracht und Luftpost,

b) Annahmeverfahren,

c) Rahmen und Kriterien für reglementierte Beauftragte,

d) Rahmen und Kriterien für bekannte Versender,

e) Rahmen und Kriterien für geschäftliche Versender,

f) Standard für Kontrollen mit Ausrüstungen und für die physische Überprüfung,

g) Ort der Kontrollen mit Ausrüstungen und für die physische Überprüfung,

h) Einzelheiten zur Kontrollausrüstung,

i) Einzelheiten zum Betreiber oder Dienstleister,

j) Liste der Ausnahmen von Kontrollen mit Ausrüstungen oder von der physischen Überprüfung,

k) Behandlung von Fracht und Post mit hohem Risiko.

▼M11

3.1. Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens	
Datum (vollständiges Format TT/MM/JJJJ)	
Version	
Wurde das Programm einer zuständigen Behörde in der EU/im EWR zu einem früheren Zeitpunkt vorgelegt? Falls JA, wann für die ACC3-Benennung? Für andere Zwecke?	
3.2. Deckt das Sicherheitsprogramm die oben aufgeführten Punkte ausreichend ab?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Angabe der Gründe	
3.3. Sind die Luftsicherheitsmaßnahmen im Sicherheitsprogramm relevant und ausreichend, um in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost entsprechend den vorgeschriebenen Standards zu schützen?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Angabe der Gründe	
3.4. Schlussfolgerung: Ist das Sicherheitsprogramm schlüssig, robust und vollständig?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 4

Einstellung und Schulung von Personal

Ziel: Das ACC3 hat für die Arbeiten im Bereich der Sicherung von Luftfracht oder Luftpost verantwortungsvolle und kompetente Mitarbeiter einzusetzen. Mitarbeiter mit Zugang zu gesicherter Luftfracht müssen über die erforderliche Kompetenz verfügen, die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich ist, und angemessen ausgebildet sein.

Zu diesem Zweck muss das ACC3 ein Verfahren etabliert haben, das gewährleistet, dass alle Mitarbeiter (unbefristet und befristet Beschäftigte, Leiharbeitnehmer, Fahrer usw.), die direkten und unbegleiteten Zugang zu Luftfracht/Luftpost, die Sicherheitskontrollen unterzogen wird oder wurde, haben,

— einer erstmaligen und wiederkehrenden beschäftigungsbezogenen Überprüfungen und/oder Zuverlässigkeitsüberprüfungen unterzogen wurden, die mindestens die Anforderungen der örtlichen Behörden des validierten Flughafens erfüllen, und

— erstmalige und wiederkehrende Sicherheitsschulungen gemäß den Anforderungen der örtlichen Behörden des validierten Flughafens absolviert haben, so dass sie sich ihrer Sicherheitsverantwortung bewusst sind.

Bezug: Nummer 6.8.3.1

Hinweis:

— Eine Zuverlässigkeitsüberprüfung ist eine Überprüfung der Identität einer Person und der bisherigen Erfahrungen — einschließlich der Überprüfung auf etwaige Vorstrafen, soweit rechtlich zulässig — als Teil der Beurteilung der persönlichen Eignung für die Durchführung von Sicherheitskontrollen und/oder für den unbegleiteten Zugang zu Sicherheitsbereichen (Begriffsbestimmung in ICAO-Anhang 17).

▼**M11**

— Eine beschäftigungsbezogene Überprüfung umfasst die Feststellung der Identität der betreffenden Person anhand der zum Nachweis vorgelegten Papiere, die Erfassung von Lücken bei Beschäftigungs- und Ausbildungszeiten sowie sonstigen Lücken mindestens während der letzten fünf Jahre sowie die Aufforderung zur Unterzeichnung einer Erklärung durch die betreffende Person, in der sämtliche Straffälligkeiten in allen Staaten des Wohnsitzes mindestens während der letzten fünf Jahre aufgeführt sind (Begriffsbestimmung der Europäischen Union).

4.1. Ist ein Verfahren etabliert, mit dem sichergestellt wird, dass alle Mitarbeiter mit direktem und unbegleiteten Zugang zu gesicherter Luftfracht/Luftpost beschäftigungsbezogenen Überprüfungen unterzogen werden, bei denen der Hintergrund und die Kompetenz beurteilt werden?

JA oder NEIN	
Falls JA: Wie viele zurückliegende Jahre werden bei der beschäftigungsbezogenen Überprüfung berücksichtigt und welche Stelle führt die Überprüfung durch?	

4.2. Umfasst das Verfahren:

— die Zuverlässigkeitsüberprüfung — die beschäftigungsbezogene Überprüfung — Kontrolle der Strafregister — Befragungen — sonstige (bitte nähere Angaben)	
Erläuterung der Elemente, Angabe der durchführenden Stelle und, sofern zutreffend, des berücksichtigten zurückliegenden Zeitrahmens	

4.3. Ist ein Verfahren etabliert, mit dem sichergestellt wird, dass die Person, die für die Anwendung und Beaufsichtigung von Sicherheitskontrollen in der Betriebsstätte verantwortlich ist, einer beschäftigungsbezogenen Überprüfung unterliegt, bei der Hintergrund und Kompetenz beurteilt werden?

JA oder NEIN	
Falls JA: Wie viele zurückliegende Jahre werden bei der beschäftigungsbezogenen Überprüfung berücksichtigt und welche Stelle führt die Überprüfung durch?	

4.4. Umfasst das Verfahren:

— die Zuverlässigkeitsüberprüfung — die beschäftigungsbezogene Überprüfung — Kontrolle der Strafregister — Befragungen — sonstige (bitte nähere Angaben)	
Erläuterung der Elemente, Angabe der durchführenden Stelle und, sofern zutreffend, des berücksichtigten zurückliegenden Zeitrahmens	

4.5. Hat das Personal mit direktem und unbegleiteten Zugang zu gesicherter Luftfracht/Luftpost eine Sicherheitsschulung erhalten, bevor es Zugang zu gesicherter Luftfracht/Luftpost erhält?

JA oder NEIN	
Falls JA, Angabe der Elemente und der Dauer der Schulung	

▼M11

4.6. Erhält das Personal, das Luftfracht/Luftpost annimmt, kontrolliert und/oder schützt, eine aufgabenspezifische Schulung?

JA oder NEIN	
Falls JA, Angabe der Elemente und der Dauer der Schulung	

4.7. Erhält das in Nummer 4.5 und 4.6 genannte Personal wiederkehrende Schulungen?

JA oder NEIN	
Falls JA, Angabe der Elemente und der Häufigkeit der wiederkehrenden Schulungen	

4.8. Schlussfolgerung: Gewährleisten die Maßnahmen im Zusammenhang mit Einstellung und Schulung von Personal, dass alle Mitarbeiter mit Zugang zu gesicherter Luftfracht/Luftpost richtig eingesetzt und ausreichend geschult wurden, dass sie sich ihrer Sicherheitsverantwortung bewusst sind?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 5

Annahmeverfahren

Ziel: Das ACC3 muss ein Verfahren etabliert haben, mit dem der Sicherheitsstatus einer Sendung bei der Annahme in Bezug auf vorhergehende Kontrollen bewertet und überprüft wird.

Das Verfahren umfasst folgende Elemente:

— Überprüfung, ob die Sendung von einer Person übergeben wird, die von einem reglementierten Beauftragten oder bekannten Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit benannt ist gemäß Auflistung in seiner Datenbank (Teil 6) oder von einem geschäftlichen Versender eines solchen reglementierten Beauftragten;

— Überprüfung, ob mit der Sendung alle verlangten sicherheitsrelevanten Informationen vorgelegt werden (Luftfrachtbrief und Informationen zum Sicherheitsstatus in Papierform oder elektronisch), die den angelieferten Luftfracht- und Luftpostsendungen entsprechen;

— Überprüfung, ob die Sendung Anzeichen einer Manipulation aufweist, und

— Überprüfung, ob die Sendung als Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) zu behandeln ist.

Bezug: Nummer 6.8.3.1

Hinweis:

— Ein reglementierter Beauftragter oder ein bekannter Versender ist eine Stelle, die Fracht handhabt und von einem EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit erfolgreich validiert wurde oder deren Sicherheitsmaßnahmen in das EU-validierte ACC3-Sicherheitsprogramm aufgenommen wurden (in diesem Fall ist das ACC3 für die Sicherheitsmaßnahmen mitverantwortlich).

▼**M11**

— Ein geschäftlicher Versender ist eine Stelle, die Fracht für eigene Rechnung unter der Verantwortung eines reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit handhabt. Dieser reglementierte Beauftragte legt vollständig Rechenschaft ab über die Sicherheitskontrollen, die von dem geschäftlichen Versender angewendet werden.

— Die benannte Person ist dieselbe Person, die mit der Übergabe der Luftfracht oder Luftpost beim Luftfahrtunternehmen beauftragt ist. Die Person, die dem Luftfahrtunternehmen die Sendung übergibt, muss einen Personalausweis, Reisepass, Führerschein oder sonstiges Dokument mit Lichtbild vorweisen, das von den nationalen Behörden ausgestellt oder anerkannt ist.

5.1. Prüft das Luftfahrtunternehmen bei direkter Annahme einer Sendung, ob die Sendung von einem reglementierten Beauftragten, bekannten Versender oder geschäftlichen Versender kommt, der gemäß den für die Luftfracht geltenden EU-Rechtsvorschriften validiert oder anerkannt und in der vom Luftfahrtunternehmen unterhaltenen Datenbank erfasst ist?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	

5.2. Prüft das Luftfahrtunternehmen bei direkter Annahme einer Sendung, ob deren Bestimmungsort ein Flughafen in der EU/im EWR ist?

JA oder NEIN, Erläuterung	

5.3. Falls JA: Unterzieht das Luftfahrtunternehmen sämtliche Fracht oder Post denselben Sicherheitskontrollen, wenn der Bestimmungsort ein Flughafen in der EU/im EWR ist?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	

5.4. Prüft das Luftfahrtunternehmen bei direkter Annahme einer Sendung, ob diese als Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) einzustufen ist, einschließlich bei Sendungen, die auf anderem Wege als auf dem Luftweg befördert werden?

JA oder NEIN	
Falls JA, wie? Beschreibung des Verfahrens	

5.5. Prüft das Luftfahrtunternehmen bei Annahme einer gesicherten Sendung, ob die Sendung vor unerlaubtem Zugriff und/oder Manipulation geschützt war?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung (Siegel, Schlösser usw.)	

5.6. Wenn das Luftfahrtunternehmen den Transit von Luftfracht/Luftpost (Weiterbeförderung in demselben Luftfahrzeug) an diesem Ort akzeptiert, prüft es auf der Grundlage der vorliegenden Daten, ob weitere Sicherheitskontrollen anzuwenden sind oder nicht?

JA oder NEIN	
Falls JA, wie wird dies ermittelt?	
Falls NEIN, welche Kontrollen werden zur Gewährleistung der Sicherheit der in die EU/den EWR zu befördernden Fracht und Post angewendet?	

▼M11

5.7. Wenn das Luftfahrtunternehmen die Umladung von Luftfracht/Luftpost (Weiterbeförderung in einem anderen Luftfahrzeug) an diesem Ort akzeptiert, prüft es auf der Grundlage der vorliegenden Daten, ob weitere Sicherheitskontrollen anzuwenden sind oder nicht?

JA oder NEIN	
Falls JA, wie wird dies ermittelt?	
Falls NEIN, welche Kontrollen werden zur Gewährleistung der Sicherheit der in die EU/den EWR zu befördernden Fracht und Post angewendet?	

5.8. Muss die Person, die dem Luftfahrtunternehmen die gesicherte Luftfracht übergibt, ein amtliches Ausweisdokument mit Lichtbild vorlegen?

JA oder NEIN	

5.9. Schlussfolgerung: Sind die Annahmeverfahren ausreichend, um festzustellen, ob die Luftfracht oder Luftpost aus einer sicheren Lieferkette kommt oder eine Kontrolle erforderlich ist?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 6

Datenbank

Ziel: Wenn das ACC3 nicht verpflichtet ist, die in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost zu 100 % zu kontrollieren, muss das ACC3 gewährleisten, dass die Fracht oder Post von einem reglementierten Beauftragten, bekannten Versender oder geschäftlichen Versender eines reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit kommt.

Für die Überwachung des sicherheitsrelevanten Auditpfads muss das ACC3 eine Datenbank unterhalten, die die folgenden Angaben für jede Stelle oder Person enthält, von der es Fracht oder Post direkt annimmt:

— Status der beteiligten Stelle (reglementierter Beauftragter, bekannter Versender)

— Angaben zum Unternehmen, einschließlich der Geschäftsadresse,

— Art der Geschäftstätigkeit, ausgenommen sensible Geschäftsinformationen,

— Kontaktangaben, auch in Bezug auf die für die Sicherheit verantwortliche(n) Person(en),

— Nummer der Eintragung in das gesetzlich vorgesehene Register (falls zutreffend).

Bei der Annahme von Luftfracht/Luftpost hat das ACC3 in der Datenbank zu prüfen, ob die Stelle eingetragen ist. Ist die Stelle nicht in der Datenbank eingetragen, muss die von ihr übergebene Luftfracht oder Luftpost vor dem Verladen erneut kontrolliert werden.

▼**M11**

Bezug: Nummern 6.8.4.1 und 6.8.4.3

6.1. Unterhält das Luftfahrtunternehmen eine Datenbank mit den oben genannten Angaben zu (soweit zutreffend)
— reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit
— bekannten Versendern mit EU-Validierung der Luftsicherheit
— geschäftlichen Versendern eines reglementierten Beauftragten (auf freiwilliger Basis)?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung der Datenbank	
Falls NEIN, Begründung	

6.2. Ist die Datenbank für das Personal, das Luftfracht und Luftpost annimmt, leicht zugänglich?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	

6.3. Wird die Datenbank regelmäßig aktualisiert, so dass sie zuverlässige Daten für das Personal enthält, das Luftfracht und Luftpost annimmt?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Erläuterung	

6.4. Schlussfolgerung: Unterhält das Luftfahrtunternehmen eine Datenbank, die die volle Transparenz in ihren Beziehungen zu Stellen gewährleistet, von denen es direkt (kontrollierte oder sicherheitskontrollierte) Fracht oder Post zur Beförderung in die EU/den EWR annimmt?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 7

Kontrolle

Ziel: Wenn das ACC3 Fracht und Post von einer Stelle annimmt, die keiner EU-Validierung der Luftsicherheit unterzogen wurde, oder die Fracht ab dem Zeitpunkt, zu dem die Sicherheitskontrollen angewendet wurden, nicht vor unbefugten Eingriffen geschützt wurde, muss das ACC3 gewährleisten, dass diese Luftfracht oder Luftpost kontrolliert wird, bevor sie in ein Luftfahrzeug verladen wird. Das ACC3 muss ein Verfahren etabliert haben, mit dem sichergestellt wird, dass Luftfracht und Luftpost, die zwecks Transfer, Transit oder Entladen an einem Flughafen der Europäischen Union in die EU/den EWR befördert werden soll, mit den in EU-Rechtsvorschriften festgelegten Mitteln oder Methoden so kontrolliert werden, dass hinreichend gewährleistet ist, dass sie keine verbotenen Gegenstände enthält.

Kontrolliert das ACC3 Luftfracht oder Luftpost nicht selbst, muss es sicherstellen, dass die entsprechende Kontrolle gemäß den EU-Anforderungen durchgeführt wird. Die Kontrollverfahren müssen gegebenenfalls die Behandlung von Fracht und Post im Transfer/Transit einbeziehen.

Wird die Kontrolle von Luftfracht oder Luftpost von oder im Namen der zuständigen Behörde im Drittland durchgeführt, muss das ACC3, dem diese Luftfracht oder Luftpost von der betreffenden Stelle übergeben wird, dies in seinem Sicherheitsprogramm deklarieren und angeben, auf welche Weise eine angemessene Kontrolle gewährleistet wird.

▼**M11**

Hinweis: Gemäß Nummer 6.8.3.2 haben die ACC3 zwar bis zum 30. Juni 2014 die Möglichkeit, zur Umsetzung der Bestimmungen von Nummer 6.8.3.1 mindestens ICAO-Standards anzuwenden, jedoch sind für EU-Validierungen der Luftsicherheit stets die Kontrollanforderungen der EU maßgebend, auch wenn die Validierung vor dem 1. Juli 2014 stattfindet.

Bezug: Nummern 6.8.3.1, 6.8.3.2, 6.8.3.3

7.1. Wird die Kontrolle vom Luftfahrtunternehmen oder in seinem Namen von einer Stelle durchgeführt, die vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfasst wird?

Falls JA, Angabe von Einzelheiten. Gegebenenfalls Angaben zu den vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfassten Stellen: — Name — Anschrift am betreffenden Standort — ggf. AEO-Status	
Falls NEIN: Welche Stellen, die nicht vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfasst sind, führen Kontrollen von Luftfracht oder Luftpost durch, die von diesem Luftfahrtunternehmen in die EU/den EWR befördert wird? Um welche Art von Stellen handelt es sich? (Bitte Einzelheiten angeben) — privates Abfertigungsunternehmen — behördlich reguliertes Unternehmen — behördliche Kontrollstelle — sonstige	

7.2. Welche Kontrollmethoden werden für Luftfracht und Luftpost angewendet?

Einzelheiten, einschließlich zur Ausrüstung für die Kontrolle von Luftfracht und Luftpost (Hersteller, Typ, Softwareversion, Standard, Seriennummer usw.) für alle angewandten Methoden	

7.3. Sind die verwendete Ausrüstung oder die verwendeten Methoden (z. B. Sprengstoffspürhunde) in der neuesten Liste mit Vorgaben der EU, ECAC oder TSA enthalten?

JA oder NEIN	
Falls JA, Angabe von Einzelheiten	
Falls NEIN: Einzelheiten zur Zulassung von Ausrüstung und Zulassungsdatum sowie Angaben bezüglich der Einhaltung der EU-Ausrüstungsstandards	

7.4. Wird die Ausrüstung gemäß den Hersteller-CONOPS (Betriebsanleitung) verwendet und wird sie regelmäßig getestet und gewartet?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	

7.5. Wird die Art der Sendung bei der Kontrolle berücksichtigt?

JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung, wie sichergestellt wird, dass die gewählte Kontrollmethode hinreichend gewährleistet, dass keine verbotenen Gegenstände in der Sendung versteckt sind	

▼M11

7.6. Gibt es ein Verfahren für die Klärung von Alarmen, die von der Kontrollausrüstung ausgelöst werden?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung des Verfahrens zur Klärung von Alarmen, mit dem nach vernünftigem Ermessen sichergestellt wird, dass keine verbotenen Gegenstände vorhanden sind	
Falls NEIN: Was geschieht mit der Sendung?	
7.7. Sind Sendungen von Kontrollen befreit?	
JA oder NEIN	
7.8. Gibt es Ausnahmen, die nicht der EU-Liste entsprechen?	
JA oder NEIN	
Falls JA, bitte darlegen	
7.9. Wird der Zugang zum Kontrollbereich überwacht, um sicherzustellen, dass nur zugelassenes und ausgebildetes Personal Zugang hat?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	
7.10. Ist ein Qualitätskontroll- und/oder Testverfahren etabliert?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	
7.11. Schlussfolgerung: Wird Luftfracht/Luftpost mit einem der Mittel oder einer der Methoden nach Nummer 6.2.1 des Beschlusses 2010/774/EU nach einem Standard kontrolliert, durch den hinreichend sichergestellt ist, dass sie keine verbotenen Gegenstände enthält?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 8

Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM)

Ziel: Sendungen, deren Ursprung die EU als Ursprung mit hohem Risiko eingestuft hat oder die an einem so eingestuften Ort umgeladen wurden oder die Anzeichen einer erheblichen Manipulation aufweisen, sind als Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) zu behandeln. Diese Sendungen müssen im Einklang mit besonderen Anweisungen kontrolliert werden. Ursprungsorte mit hohem Risiko und Anweisungen für die Kontrolle werden von der zuständigen Behörde in der EU/im EWR mitgeteilt, die das ACC3 benannt hat. Das ACC3 muss ein Verfahren etabliert haben, mit dem sichergestellt wird, dass HRCM-Sendungen, die in die EU/den EWR befördert werden sollen, identifiziert und geeigneten Kontrollen gemäß den EU-Rechtsvorschriften unterzogen werden.

Das ACC3 hat Verbindung mit der für die EU/EWR-Flughäfen, zu denen es Fracht befördert, zuständigen Behörde zu halten, damit es über die aktuellsten Informationen über Ursprungsorte mit hohem Risiko verfügt.

Das ACC3 hat dieselben Maßnahmen anzuwenden, unabhängig davon, ob es sich um Fracht und Post mit hohem Risiko handelt, die ihm von einem anderen Luftfahrtunternehmen oder auf anderem Beförderungsweg als auf dem Luftweg übergeben wird.

Bezug: Nummern 6.7 und 6.8.3.4

▼**M11**

Hinweis: HRCM-Sendungen, die für die Beförderung in die EU/den EWR freigegeben wurden, erhalten den Sicherheitsstatus „SHR“ (Secure for high risk requirements), was bedeutet, dass sie für die Beförderung in Passagierflugzeugen, Nurfrachtflugzeugen und Nurpostflugzeugen gemäß den Anforderungen bezüglicher hoher Risiken sicher sind.

8.1. Ist dem für die Sicherheitskontrollen verantwortlichen Personal des Luftfahrtunternehmens bekannt, welche Luftfracht und Luftpost als Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) zu behandeln ist?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	

8.2. Hat das Luftfahrtunternehmen Verfahren für die Identifizierung von Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) etabliert?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	

8.3. Wird Fracht und Post mit hohem Risiko HRCM-Kontrollverfahren gemäß den EU-Rechtsvorschriften unterzogen?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Angabe der angewendeten Verfahren	

8.4. Deklariert das Luftfahrtunternehmen nach Vornahme der Kontrolle den Sicherheitsstatus für SHR in den Begleitpapieren der Sendung?

JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung, wie der Sicherheitsstatus erteilt wird und in welchem Dokument	

8.5. Schlussfolgerung: Ist das vom Luftfahrtunternehmen etablierte Verfahren relevant und ausreichend, um zu gewährleisten, dass sämtliche Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) vor dem Verladen sachgemäß behandelt wurde?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung:	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Anmerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 9

Schutz

Ziel: Das ACC3 muss Verfahren etabliert haben, die gewährleisten, dass in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost vor einem unbefugten Eingriff geschützt ist von dem Zeitpunkt an, zu dem eine Kontrolle oder andere Sicherheitskontrollen angewendet wurden oder von dem Zeitpunkt an, zu dem sie einer Kontrolle oder Sicherheitskontrollen unterzogen wurde, bis zum Zeitpunkt des Verladens.

Der Schutz kann auf unterschiedliche Weise gewährleistet werden, z. B. mit physischen Mitteln (Barrieren, abgeschlossene Räume usw.), personellen Mitteln (Patrouillen, geschultes Personal usw.) und technischen Mitteln (Videoüberwachung, Einbruch-Alarmanlagen usw.).

In die EU/den EWR zu befördernde gesicherte Luftfracht oder Luftpost sollte von nicht gesicherter Luftfracht oder Luftpost getrennt werden.

▼**M11**

Bezug: Nummer 6.8.3

9.1. Wird der Schutz gesicherter Luftfracht und Luftpost von dem Luftfahrtunternehmen oder von einer in seinem Namen tätigen Stelle, die vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfasst ist, gewährleistet?	
Falls JA, Angabe von Einzelheiten	
Falls NEIN: Welche Stellen, die nicht vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfasst sind, führen Schutzmaßnahmen für gesicherte Luftfracht oder Luftpost durch, die von diesem Luftfahrtunternehmen in die EU/den EWR befördert wird? Um welche Art von Stellen handelt es sich? (Bitte Einzelheiten angeben) — privates Abfertigungsunternehmen — behördlich reguliertes Unternehmen — behördliche Kontrollstelle — sonstige	
9.2. Sind Sicherheitskontrollen und Schutzmaßnahmen eingerichtet, mit denen Manipulationen während der Kontrolle verhindert werden?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	
9.3. Sind Verfahren etabliert, mit denen gewährleistet wird, dass in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost, die Sicherheitskontrollen unterzogen wurde, von dem Zeitpunkt an, zu dem sie gesichert wurde, bis zum Zeitpunkt der Verladung vor unbefugten Eingriffen geschützt ist?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung, wie der Schutz erfolgt	
Falls NEIN, Begründung	
9.4. Schlussfolgerung: Ist der Schutz von Sendungen ausreichend robust, um unrechtmäßige Eingriffe zu verhindern?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung:	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Anmerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 10

Begleitunterlagen

Ziel: Das ACC3 muss sicherstellen, dass

1. der Sicherheitsstatus der Sendung in den Begleitunterlagen entweder in Form eines Luftfrachtbriefs, gleichwertiger postalischer Unterlagen oder in einer gesonderten Erklärung elektronisch oder schriftlich angegeben ist und

2. seine eindeutige alphanumerische Kennung in den Begleitunterlagen der beförderten Sendungen (elektronisch oder schriftlich) angegeben ist.

Bezug: Nummern 6.3.2.6 Buchstabe d, 6.8.3.4 und 6.8.3.5

Hinweis: Folgende Sicherheitsstatusangaben können gemacht werden:

— „SPX“, d. h. sicher für Passagierflugzeuge, Nurfrachtflugzeuge, Nurpostflugzeuge, oder

— „SCO“, d. h. sicher ausschließlich für Nurfrachtflugzeuge und Nurpostflugzeuge, oder

▼**M11**

— „SHR“, d. h. sicher für Passagierflugzeuge, Nurfrachtflugzeuge und Nurpostflugzeuge gemäß den Anforderungen für hohe Risiken.

In Ermangelung eines reglementierten Beauftragten kann das ACC3 oder ein Luftfahrtunternehmen, das von einem von der ACC3-Regelung ausgenommenen Drittstaat ankommt, die Sicherheitsstatuserklärung abgeben.

10.1. Sind den Sendungen die erforderlichen Unterlagen beigefügt, mit denen vorangegangene und derzeitige Sicherheitskontrollen bestätigt werden?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung des Inhalts der Unterlagen	
Falls NEIN: Erläuterung, warum und wie das Luftfahrtunternehmen die Luftfracht oder Luftpost beim Verladen in das Luftfahrzeug als „sicher behandelt“.	
10.2. Enthalten die Unterlagen die eindeutige alphanumerische ACC3-Kennung des Luftfahrtunternehmens?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
10.3. Enthalten die Unterlagen Angaben zum Sicherheitsstatus der Fracht und dazu, wie dieser Status erreicht wurde?	
JA oder NEIN	
10.4. Schlussfolgerung: Ist das Dokumentationsverfahren ausreichend, um zu gewährleisten, dass Fracht oder Post mit ordnungsgemäßen Begleitunterlagen versehen sind, in denen der Sicherheitsstatus korrekt angegeben ist?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Anmerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 11

Einhaltung der Bestimmungen

Ziel: Nach Bewertung der voranstehenden zehn Teile dieser Prüfliste hat der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit die Schlussfolgerung zu ziehen, ob seine Überprüfung vor Ort dem Inhalt des Teils des Sicherheitsprogramms des Luftfahrtunternehmens entspricht, in dem die Maßnahmen für in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost beschrieben sind, und ob die in dieser Prüfliste genannten Ziele durch die Sicherheitskontrollen in ausreichendem Maße erreicht werden.

Für die Schlussfolgerungen sind im Wesentlichen vier Fälle zu unterscheiden:

1. Das Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens entspricht der Anlage 6-G des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 und die Prüfung vor Ort bestätigt die Einhaltung des Ziels der Prüfliste.

2. Das Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens entspricht der Anlage 6-G des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010, aber die Prüfung vor Ort bestätigt nicht die Einhaltung des Ziels der Prüfliste.

3. Das Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens entspricht nicht der Anlage 6-G des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010, aber die Prüfung vor Ort bestätigt die Einhaltung des Ziels der Prüfliste.

▼M11

4. Das Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens entspricht nicht der Anlage 6-G des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 und die Prüfung vor Ort bestätigt nicht die Einhaltung des Ziels der Prüfliste.

11.1. Allgemeine Schlussfolgerung: Angabe des Falls, der am ehesten der validierten Situation entspricht	
1, 2, 3 oder 4	
Anmerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	

Name des Validierungsprüfers:

Datum:

Unterschrift:

ANHANG

Liste der besuchten und befragten personen und stellen

Bitte geben sie den Namen der Stelle, den Namen der Kontaktperson und das Datum des Besuchs oder der Befragung an.

▼M15

ANLAGE 6-C4

VALIDIERUNGSPRÜFLISTE FÜR BEKANNTE VERSENDER MIT EU-VALIDIERUNG DER LUFTSICHERHEIT IN EINEM DRITTLAND

Stellen in Drittländern haben die Möglichkeit, Teil der sicheren Lieferkette eines ACC3 (*Luftfahrtunternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittlandsflughafen in die Union befördert*) zu werden, indem sie die Benennung als bekannter Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland (KC3) beantragen. Ein KC3 ist eine Fracht abfertigende Stelle in einem Drittland, die auf der Grundlage einer EU-Validierung der Luftsicherheit validiert und als solche zugelassen wurde.

Ein KC3 stellt sicher, dass die Sicherheitskontrollen für Sendungen in die Europäische Union durchgeführt wurden und die Sendungen ab dem Zeitpunkt der Durchführung der Sicherheitskontrollen bis zur Übergabe an ein ACC3 oder einen reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland (RA3) vor unbefugtem Eingriff geschützt wurden.

Die Voraussetzungen für die Beförderung von Luftfracht oder Luftpost in die Union (EU) oder nach Island, Norwegen und in die Schweiz sind durch die Verordnung (EU) Nr. 185/2010, geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 859/2011 und die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1082/2012 der Kommission ([1]), vorgeschrieben.

Die Prüfliste ist das vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit zu verwendende Instrument für die Bewertung des Niveaus der Sicherheitsmaßnahmen, die auf Luftfracht oder Luftpost in die EU/den EWR unter der Verantwortung der Stelle, die die Benennung als KC3 beantragt, angewendet werden. Die Prüfliste ist nur in den unter Nummer 6.8.4.1 b) des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 aufgeführten Fällen zu verwenden. In den unter Nummer 6.8.4.1 a) des genannten Anhangs aufgeführten Fällen hat der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit die ACC3-Prüfliste zu verwenden.

Wenn der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit zu dem Schluss kommt, dass die Stelle die in dieser Prüfliste aufgeführten Ziele erfüllt, wird der validierten Stelle ein Validierungsbericht ausgehändigt. Im Validierungsbericht wird bestätigt, dass die Stelle als bekannter Versender mit EU-Validierung für die Luftsicherheit in einem Drittland (KC3) benannt wird. Der KC3 darf den Bericht in seinen geschäftlichen Beziehungen zu jedem ACC3 und RA3 verwenden. Bestandteil des Validierungsberichts sind mindestens alle folgenden Elemente:

([1]) ABl. L 324 vom 22.11.2012, S. 25.

▼M15

a) die ausgefüllte Prüfliste (Anlage 6-C4 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010), unterzeichnet vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit und ggf. mit Bemerkungen der validierten Stelle;

b) die Verpflichtungserklärung (Anlage 6-H3 im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 185/2010), unterzeichnet von der validierten Stelle; und

c) eine Erklärung der Unabhängigkeit (Anlage 11-A im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 185/2010) bezüglich der validierten Stelle, unterzeichnet vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit.

Die Paginierung, das Datum der EU-Validierung der Luftsicherheit und die Paraphierung auf jeder Seite durch den Validierungsprüfer und die validierte Stelle weisen die Integrität des Validierungsberichts nach. Der Validierungsbericht ist standardmäßig in englischer Sprache zu verfassen.

Für die Teile, die nicht anhand der Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 bewertet werden können, werden als grundlegende Normen die ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen (SARP) von Anhang 17 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt und das Anleitungsmaterial aus dem ICAO-Handbuch für die Luftsicherheit (Doc 8973-Restricted) verwendet.

Führt die EU-Validierung der Luftsicherheit zu dem Ergebnis, dass die Stelle die in dieser Prüfliste aufgeführten Ziele nicht erfüllt, wird dieser Stelle eine Kopie der ausgefüllten Prüfliste mit Angabe der Mängel ausgehändigt.

Ausfüllhinweise:

1. Alle Teile der Prüfliste sind auszufüllen. Sind keine Informationen verfügbar, ist dies zu erläutern.

2. Nach jedem Teil hat der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit den Schluss zu ziehen, ob und inwieweit die Ziele dieses Teils erfüllt sind.

TEIL 1

Organisation und Zuständigkeiten

1.1. Datum/Daten der Validierung	
vollständiges Datumsformat, z. B. 01.10.2012 bis 02.10.2012	
TT/MM/JJJJ	
1.2. Ggf. Datum der vorhergehenden Validierung	
TT/MM/JJJJ	
Frühere KC3-Registriernummer, falls vorhanden	
AEO-Zertifikat/C-TPAT-Status/andere Bescheinigungen, falls vorhanden	
1.3. Angaben zum Validierungsprüfer für die Luftsicherheit	
Name	
Unternehmen/Einrichtung/Behörde	
Eindeutige alphanumerische Kennung (UAI)	
E-Mail-Adresse	
Telefonnummer (mit internationaler Vorwahl)	
1.4. Name der zu validierenden Stelle	
Name	
Unternehmensnummer (z. B. Handelsregisternummer, falls zutreffend)	

▼**M15**

Nummer/Einheit/Gebäude	
Straße	
Stadt	
Postleitzahl	
Bundesstaat/Bundesland (falls relevant)	
Land	
Postfachanschrift, falls vorhanden	

1.5. Hauptadresse der Stelle (falls abweichend von der zu validierenden Betriebsstätte)

Nummer/Einheit/Gebäude	
Straße	
Stadt	
Postleitzahl	
Bundesstaat/Bundesland (falls relevant)	
Land	
Postfachanschrift, falls vorhanden	

1.6. Art der Geschäftstätigkeit — Art der abgefertigten Fracht

Welche Geschäftstätigkeiten werden ausgeübt und welche Art von Fracht wird in den Räumlichkeiten des Antragstellers bearbeitet?	

1.7. Ist der Antragsteller verantwortlich für …?

a) Produktion, b) Verpackung, c) Lagerung, d) Versand, e) Sonstiges. (Einzelheiten angeben)	

1.8. Ungefähre Zahl der Beschäftigten in der Betriebsstätte

Zahl	

1.9. Name und Funktion der für die Sicherheit von Drittland-Luftfracht/-Luftpost verantwortlichen Person

Name	
Funktion	
E-Mail-Adresse	
Telefonnummer (mit internationaler Vorwahl)	

TEIL 2

Organisation und Zuständigkeiten des bekannten Versenders mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland

Ziel: Es darf keine Luftfracht oder Luftpost in die EU/den EWR befördert werden, ohne Sicherheitskontrollen unterzogen worden zu sein. Fracht und Post, die von einem KC3 einem ACC3 oder RA3 übergeben werden, dürfen nur dann als sichere Fracht oder Post akzeptiert werden, wenn solche Sicherheitskontrollen vom KC3 durchgeführt werden. Einzelheiten dieser Kontrollen sind in den folgenden Teilen dieser Prüfliste angegeben.

Der KC3 muss über Verfahren verfügen, um sicherzustellen, dass geeignete Kontrollen für alle Luftfracht und Luftpost in die EU/den EWR durchgeführt werden, und dass sichere Fracht oder Post geschützt wird, bis sie einem ACC3 oder RA3 übergeben wird. Sicherheitskontrollen umfassen Maßnahmen, mit denen hinreichend sichergestellt wird, dass in der Sendung keine verbotenen Gegenstände verborgen sind.

▼**M15**

Bezug: Nummer 6.8.3

2.1. Verfügt die Stelle über ein Sicherheitsprogramm?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, weiter mit Nummer 2.5	
2.2. Informationen zum Sicherheitsprogramm der Stelle	
Datum (vollständiges Format TT/MM/JJJJ)	
Version	
Wurde das Sicherheitsprogramm der zuständigen Behörde des Staats, in dem sich die Stelle befindet, vorgelegt und/oder von dieser genehmigt? Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	
2.3. Deckt das Sicherheitsprogramm die in der Prüfliste (Teile 4 bis 11) aufgeführten Elemente in ausreichendem Maße ab?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Angabe der Gründe	
2.4. Ist das Sicherheitsprogramm schlüssig, robust und vollständig?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
2.5. Verfügt die Stelle über einen Prozess, um sicherzustellen, dass die in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost angemessenen Sicherheitskontrollen unterzogen wird, bevor sie einem ACC3 oder einem RA3 übergeben wird?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	
2.6. Verfügt die Stelle über ein Managementsystem (z. B. Instrumente, Anweisungen usw.), um zu gewährleisten, dass die erforderlichen Sicherheitskontrollen durchgeführt werden?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Managementsystems und Erläuterung, ob es von der zuständigen Behörde oder einer anderen Stelle genehmigt, geprüft oder bereitgestellt wird.	
Falls NEIN, Erläuterung, wie die Stelle gewährleistet, dass Sicherheitskontrollen in der erforderlichen Weise durchgeführt werden.	
2.7. Schlussfolgerungen und allgemeine Bemerkungen zu der Zuverlässigkeit, Schlüssigkeit und Robustheit des Prozesses	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 3

Identifizierbare Luftfracht/Luftpost („Anvisierbarkeit“)

Ziel: Ermittlung des Zeitpunkts (oder des Orts), ab dem Fracht/Post als Luftfracht/Luftpost identifizierbar ist. Anvisierbarkeit bedeutet die Möglichkeit festzustellen, ab wann/wo Fracht/Post als Luftfracht/Luftpost identifizierbar ist.

3.1. Durch eine Inspektion von Produktion, Verpackung, Lagerung, Auswahl, Versand und allen anderen relevanten Bereichen ist zu ermitteln, wo und wie eine in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht-/Luftpost-Sendung als solche identifizierbar wird.	
Beschreibung	

▼M15

Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

Anmerkung: Detaillierte Angaben über den Schutz identifizierbarer Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation sollten in Teil 6 bis 9 gemacht werden.

TEIL 4

Einstellung und Schulung von Personal

Ziel: Um zu gewährleisten, dass die erforderlichen Sicherheitskontrollen durchgeführt werden, setzt der KC3 verantwortungsvolle und kompetente Mitarbeiter für die Tätigkeiten auf dem Gebiet der Sicherung von Luftfracht oder Luftpost ein. Mitarbeiter mit Zugang zu identifizierbarer Luftfracht müssen über alle Kompetenzen verfügen, die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich sind, und angemessen ausgebildet sein.

Zu diesem Zweck muss der KC3 über Verfahren verfügen, die gewährleisten, dass alle Mitarbeiter (unbefristet und befristet Beschäftigte, Leiharbeitnehmer, Fahrer usw.), die direkten und unbegleiteten Zugang zu Luftfracht/Luftpost haben, die Sicherheitskontrollen unterzogen wird oder wurde,

a) erstmaligen und wiederkehrenden beschäftigungsbezogenen Überprüfungen und/oder Zuverlässigkeitsüberprüfungen unterzogen wurden, die mindestens die Anforderungen der örtlichen Behörden des validierten KC3-Betriebs erfüllen, und

b) eine erstmalige Sicherheitsschulung und wiederkehrende Fortbildungen gemäß den Anforderungen der örtlichen Behörden des validierten KC3-Betriebs absolviert haben, so dass sie sich ihrer Sicherheitsverantwortung bewusst sind.

Anmerkung:

— Eine Zuverlässigkeitsüberprüfung ist eine Überprüfung der Identität einer Person und der bisherigen Erfahrungen — einschließlich der Überprüfung auf etwaige Vorstrafen, soweit rechtlich zulässig — als Teil der Beurteilung der persönlichen Eignung für die Durchführung von Sicherheitskontrollen und/oder für den unbegleiteten Zugang zu Sicherheitsbereichen (Begriffsbestimmung in ICAO-Anhang 17).

— Eine beschäftigungsbezogene Überprüfung umfasst zumindest die Feststellung der Identität der betreffenden Person anhand der zum Nachweis vorgelegten Papiere, die Erfassung aller Beschäftigungsverhältnisse, Aus- und Weiterbildungszeiten und jeglicher Lücken mindestens während der letzten fünf Jahre und die Aufforderung der betreffenden Person zur Unterzeichnung einer Erklärung, in der sämtliche Straffälligkeiten in allen Staaten des Wohnsitzes mindestens während der letzten fünf Jahre aufgeführt sind (Begriffsbestimmung der Europäischen Union).

Bezug: Nummer 6.8.3.1

4.1. Besteht ein Verfahren, mit dem sichergestellt wird, dass alle Mitarbeiter mit direktem und unbegleitetem Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost einer beschäftigungsbezogenen Überprüfung unterliegen, bei der Hintergrund und Kompetenz beurteilt werden?

JA oder NEIN	
Falls JA: Wie viele zurückliegende Jahre werden bei der beschäftigungsbezogenen Überprüfung berücksichtigt und welche Stelle führt die Überprüfung durch?	

4.2. Umfasst das Verfahren Folgendes?:

☐ Zuverlässigkeitsüberprüfung ☐ Beschäftigungsbezogene Überprüfung ☐ Kontrolle der Strafregister ☐ Befragungen ☐ Sonstiges (mit näheren Angaben) Erläuterung der Elemente, Angabe der durchführenden Stelle und, sofern zutreffend, des berücksichtigten zurückliegenden Zeitrahmens	

▼M15

4.3. Besteht ein Verfahren, mit dem sichergestellt wird, dass die Person, die für die Durchführung und Beaufsichtigung von Sicherheitskontrollen in der Betriebsstätte verantwortlich ist, einer beschäftigungsbezogenen Überprüfung unterliegt, bei der Hintergrund und Kompetenz beurteilt werden?

JA oder NEIN	
Falls JA: Wie viele zurückliegende Jahre werden bei der beschäftigungsbezogenen Überprüfung berücksichtigt und welche Stelle führt die Überprüfung durch?	

4.4. Umfasst das Verfahren Folgendes?

☐ Zuverlässigkeitsüberprüfung ☐ Beschäftigungsbezogene Überprüfung ☐ Kontrolle der Strafregister ☐ Befragungen ☐ Sonstiges (mit näheren Angaben) Erläuterung der Elemente, Angabe der durchführenden Stelle und, sofern zutreffend, des berücksichtigten zurückliegenden Zeitrahmens	

4.5. Wird Personal mit Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost geschult, bevor es Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost erhält?

JA oder NEIN	
Falls JA, Angabe der Elemente und der Dauer der Schulung	

4.6. Erhält das in Punkt 4.5 genannte Personal wiederkehrende Schulungen?

JA oder NEIN	
Falls JA, Angabe der Elemente und der Häufigkeit der wiederkehrenden Schulungen	

4.7. Schlussfolgerung: Gewährleisten die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einstellung und Schulung von Personal, dass alle Mitarbeiter mit Zugang zu in die EU/den EWR zu befördernder Luftfracht/Luftpost entsprechend rekrutiert und soweit geschult wurden, dass sie sich ihrer Sicherheitsverantwortung bewusst sind?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 5

Physische Sicherheit

Ziel: Der KC3 muss über Verfahren verfügen, mit denen sichergestellt wird, dass identifizierbare in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht und/oder Luftpost vor unbefugtem Eingriff und/oder Manipulation geschützt ist. Wenn solche Fracht oder Post nicht geschützt wird, kann sie einem ACC3 oder RA3 nicht als sichere Fracht oder Post übergeben werden.

Die Stelle hat zu belegen, wie ihre Betriebsstätte oder Räumlichkeiten geschützt werden und dass einschlägige Verfahren für die Zugangskontrolle eingerichtet sind. Wesentlich ist, dass der Zugang zu dem Bereich, in dem identifizierbare Luftfracht/Luftpost bearbeitet oder gelagert wird, kontrolliert wird. Alle Türen, Fenster und sonstigen Zugänge zu in die EU/den EWR zu befördernder sicherer Luftfracht/Luftpost müssen gesichert sein oder einer Zugangskontrolle unterliegen.

▼**M15**

Physische Sicherheit kann unter anderem mit folgenden Mitteln gewährleistet werden:

— physische Hindernisse wie Zäune oder Barrieren;

— technische Mittel unter Verwendung von Alarmanlagen und/oder Videoüberwachung;

— personelle Mittel, z. B. mit Überwachungstätigkeiten betrautes Personal.

Bezug: Nummer 6.8.3.1

5.1. Unterliegen alle Zugänge zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost einer Zugangskontrolle und ist der Zugang auf befugte Personen beschränkt?

JA oder NEIN	
Falls JA: Wie wird der Zugang kontrolliert? Erläuterung und Beschreibung. Mehrere Antworten sind möglich. ☐ durch Sicherheitspersonal ☐ durch anderes Personal ☐ manuelle Überprüfung, falls Personen der Zugang zu dem Bereich gestattet wird ☐ elektronische Zugangskontrollsysteme ☐ Sonstiges (Einzelangaben)	
Falls JA: Wie wird gewährleistet, dass eine Person zugangsberechtigt ist? Erläuterung und Beschreibung. Mehrere Antworten sind möglich. — Verwendung eines Firmenausweises; — Verwendung eines Ausweises anderer Art, z. B. Personalausweis oder Führerschein; — vom (Sicherheits-)Personal verwendete Liste befugter Personen; — elektronische Zugangsbefugnis, z. B. durch Verwendung eines Mikrochips; — Aushändigung von Schlüsseln oder Zugangscodes ausschließlich an befugtes Personal; — Sonstiges (Einzelangaben).	

5.2. Sind alle Zugangspunkte zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost gesichert? Dazu gehören auch Zugangspunkte, die nicht ständig in Gebrauch sind, sowie Zugangspunkte, die in der Regel nicht als solche genutzt werden, z. B. Fenster.

JA oder NEIN	
Falls JA: Wie werden diese Zugangspunkte gesichert? Erläuterung und Beschreibung. Mehrere Antworten sind möglich. — Anwesenheit von Sicherheitspersonal; — elektronische Zugangskontrollsysteme, die nur jeweils einer Person Zugang gewähren; — Barrieren, z. B. Fensterläden oder Schlösser; — Videoüberwachung; — Einbruchalarmanlage.	

▼M15

5.3. Werden zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Räumlichkeiten im Allgemeinen ergriffen?

JA oder NEIN	
Falls JA: Erläuterung und Beschreibung der Maßnahmen ☐ Zäune oder Barrieren ☐ Videoüberwachung ☐ Einbruchalarmanlage ☐ Überwachung und Streifengänge ☐ Sonstiges (Einzelangaben)	

5.4. Ist das Gebäude solide gebaut?

JA oder NEIN	

5.5. Schlussfolgerung: Reichen die von der Stelle getroffenen Maßnahmen aus, um den unbefugten Zugang zu denjenigen Teilen der Betriebsstätte und Räumlichkeiten zu verhindern, in denen in die EU/den EWR zu befördernde identifizierbare Luftfracht/Luftpost bearbeitet oder gelagert wird?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 6

Produktion

Ziel: Der KC3 muss über Verfahren verfügen, mit denen sichergestellt wird, dass identifizierbare in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht und/oder Luftpost während des Produktionsprozesses vor unbefugtem Eingriff und/oder Manipulation geschützt ist. Wenn solche Fracht oder Post nicht geschützt wird, kann sie einem ACC3 oder RA3 nicht als sichere Fracht oder Post übergeben werden.

Die Stelle muss nachweisen, dass der Zugang zum Produktionsbereich kontrolliert und der Produktionsprozess beaufsichtigt wird. Wenn das Produkt im Laufe des Produktionsprozesses als in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost identifizierbar wird, hat die Stelle nachzuweisen, dass Maßnahmen getroffen werden, um die Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation ab dieser Phase zu schützen.

Folgende Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt im Laufe des Produktionsprozesses als in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost identifiziert werden kann.

6.1. Wird der Zugang zum Produktionsbereich kontrolliert und ist er auf befugte Personen beschränkt?

JA oder NEIN	
Falls JA: Erläuterung, wie die Zugangskontrolle und Beschränkung auf befugte Personen erfolgt	

6.2. Wird der Produktionsprozess beaufsichtigt?

JA oder NEIN	
Falls JA: Erläuterung, wie die Beaufsichtigung erfolgt	

6.3. Sind Kontrollen eingerichtet, mit denen eine Manipulation während der Produktionsphase verhindert werden kann?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	

▼M15

6.4. Schlussfolgerung: Reichen die von der Stelle getroffenen Maßnahmen aus, um identifizierbare in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost während der Produktion vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 7

Verpackung

Ziel: Der KC3 muss über Verfahren verfügen, mit denen sichergestellt wird, dass identifizierbare in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht und/oder Luftpost während des Verpackungsprozesses vor unbefugtem Eingriff und/oder Manipulation geschützt ist. Wenn solche Fracht oder Post nicht geschützt wird, kann sie einem ACC3 oder RA3 nicht als sichere Fracht oder Post übergeben werden.

Die Stelle muss nachweisen, dass der Zugang zum Verpackungsbereich kontrolliert und der Verpackungsprozess beaufsichtigt wird. Wenn das Produkt während des Verpackens als in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost identifizierbar wird, hat die Stelle nachzuweisen, dass Maßnahmen getroffen werden, um die Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation ab dieser Phase zu schützen. Alle fertigen Güter sind vor dem Verpacken zu kontrollieren.

Folgende Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt im Laufe des Verpackungsprozesses als in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost identifiziert werden kann.

7.1. Wird der Zugang zum Verpackungsbereich kontrolliert und ist er auf befugte Personen beschränkt?

JA oder NEIN	
Falls JA: Erläuterung, wie die Zugangskontrolle und Beschränkung auf befugte Personen erfolgt	

7.2. Wird der Verpackungsprozess beaufsichtigt?

JA oder NEIN	
Falls JA: Erklärung, wie die Beaufsichtigung erfolgt	

7.3. Sind Kontrollen eingerichtet, mit denen eine Manipulation während der Verpackungsphase verhindert werden kann?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	

7.4. Beschreibung der fertigen Außenverpackung:

a) Ist die fertige Außenverpackung robust?

JA oder NEIN	
Beschreibung	

b) Ist die fertige Außenverpackung manipulationssicher?

JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung, mit welchem Verfahren die Verpackung manipulationssicher gemacht wird, z. B. durch Verwendung nummerierter Siegel, besonderer Stempel oder Sicherheitsbänder usw.	

▼M15

Falls NEIN: Beschreibung der zur Gewährleistung der Integrität der Sendungen getroffenen Schutzmaßnahmen	

7.5. Schlussfolgerung: Reichen die von der Stelle getroffenen Maßnahmen aus, um identifizierbare in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost während des Verpackens vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 8

Lagerung

Ziel: Der KC3 muss über Verfahren verfügen, mit denen sichergestellt wird, dass identifizierbare in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht und/oder Luftpost während der Lagerung vor unbefugtem Eingriff und/oder Manipulation geschützt ist. Wenn solche Fracht oder Post nicht geschützt wird, kann sie einem ACC3 oder RA3 nicht als sichere Fracht oder Post übergeben werden.

Die Stelle muss nachweisen, dass der Zugang zum Lagerbereich kontrolliert wird. Wenn das Produkt während der Lagerung als in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost identifizierbar wird, hat die Stelle nachzuweisen, dass Maßnahmen getroffen werden, um die Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation ab dieser Phase zu schützen.

Folgende Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt im Laufe der Lagerung als in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost identifiziert werden kann.

8.1. Wird der Zugang zum Lagerbereich kontrolliert und ist er auf befugte Personen beschränkt?

JA oder NEIN	
Falls JA: Erläuterung, wie die Zugangskontrolle und Beschränkung auf befugte Personen erfolgt	

8.2. Wird die fertige und verpackte Luftfracht/Luftpost sicher gelagert und auf Manipulation kontrolliert?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	
Falls NEIN: Erläuterung, wie die Stelle gewährleistet, dass die fertige und verpackte in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht und Luftpost vor unbefugtem Eingriff und Manipulation geschützt wird	

8.3. Schlussfolgerung: Reichen die von der Stelle getroffenen Maßnahmen aus, um identifizierbare in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost während der Lagerung vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

▼M15

TEIL 9

Versand

Ziel: Der KC3 muss über Verfahren verfügen, mit denen sichergestellt wird, dass identifizierbare in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht und/oder Luftpost während des Versandprozesses vor unbefugtem Eingriff und/oder Manipulation geschützt ist. Wenn solche Fracht oder Post nicht geschützt wird, kann sie einem ACC3 oder RA3 nicht als sichere Fracht oder Post übergeben werden.

Die Stelle muss nachweisen, dass der Zugang zum Versandbereich kontrolliert wird. Wenn das Produkt während des Versands als in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost identifizierbar wird, hat die Stelle nachzuweisen, dass Maßnahmen getroffen werden, um die Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation ab dieser Phase zu schützen.

Folgende Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt im Laufe des Versandprozesses als in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost identifiziert werden kann.

9.1. Wird der Zugang zum Versandbereich kontrolliert und ist er auf befugte Personen beschränkt?

JA oder NEIN	
Falls JA: Erläuterung, wie die Zugangskontrolle und Beschränkung auf befugte Personen erfolgt	

9.2. Wer hat Zugang zum Versandbereich? Mehrere Antworten sind möglich.

☐ Mitarbeiter der Stelle ☐ Fahrer ☐ Besucher ☐ Auftragnehmer ☐ Sonstige (Einzelangaben)	

9.3. Wird der Versandprozess beaufsichtigt?

JA oder NEIN	
Falls JA: Erklärung, wie die Beaufsichtigung erfolgt	

9.4. Sind Kontrollen eingerichtet, um Manipulationen im Versandbereich zu verhindern?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	

9.5. Schlussfolgerung: Reichen die von der Stelle getroffenen Maßnahmen aus, um identifizierbare in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost während des Versandprozesses vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 10

Sendungen anderen Ursprungs

Ziel: Der KC3 verfügt über Verfahren, mit denen sichergestellt wird, dass Fracht oder Post, deren Ursprung er nicht selbst ist, einem ACC3 oder RA3 nicht als sichere Fracht oder Post übergeben werden.

Ein KC3 kann Sendungen, deren Ursprung er nicht selbst ist, einem RA3 oder ACC3 übergeben, sofern

a) diese Sendungen von Sendungen getrennt werden, deren Ursprung er selbst ist, und

▼M15

b) der Ursprung eindeutig auf der Sendung oder in Begleitdokumenten angegeben ist.

Alle derartigen Sendungen müssen von einem RA3 oder ACC3 kontrolliert werden, bevor sie in ein Luftfahrzeug verladen werden.

10.1. Nimmt die Stelle Fracht- oder Postsendungen, die auf dem Luftweg befördert werden sollen, von einer anderen Stelle entgegen?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Wie werden diese Sendungen von der eigenen Fracht oder Post des Unternehmens getrennt gehalten und wie werden sie für den reglementierten Beauftragten/Spediteur gekennzeichnet?	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 11

Transport

Ziel: Der KC3 muss über Verfahren verfügen, mit denen sichergestellt wird, dass identifizierbare in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht und/oder Luftpost während des Transports vor unbefugtem Eingriff und/oder Manipulation geschützt ist. Wenn solche Fracht oder Post nicht geschützt wird, kann sie von einem ACC3 oder RA3 nicht als sichere Fracht oder Post übernommen werden.

Während des Transports ist der KC3 für den Schutz der sicheren Sendungen verantwortlich. Dies gilt auch für den Fall, dass der Transport von einer anderen Stelle, beispielsweise einem Spediteur, im Namen des KC3 durchgeführt wird. Es gilt nicht für den Fall, dass die Sendungen unter der Verantwortung eines ACC3 oder RA3 transportiert werden.

Folgende Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt während des Transports als in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost identifiziert werden kann.

11.1. Wie wird die Luftfracht/Luftpost zum ACC3/RA3 transportiert?	
a) Eigener Transport der validierten Stelle?	
JA oder NEIN	
b) Transport durch ACC3/RA3?	
JA oder NEIN	
c) Durch einen von der validierten Stelle beauftragten Auftragnehmer?	
JA oder NEIN	
11.2. Ist die Luftfracht/Luftpost manipulationssicher verpackt?	
JA oder NEIN	
Falls JA, wie?	
11.3. Wird das Fahrzeug vor dem Transport versiegelt oder abgeschlossen?	
JA oder NEIN	
Falls JA, wie?	
11.4. Falls nummerierte Siegel verwendet werden: Wird der Zugang zu den Siegeln kontrolliert und werden die Nummern aufgezeichnet?	
JA oder NEIN	
Falls JA, wie?	
11.5. Unterzeichnet der jeweilige Spediteur ggf. die Spediteurserklärung?	
JA oder NEIN	

▼M15

11.6. Hat die Person, die die Fracht transportiert, besondere Sicherheitskontrollen und eine Schulung des Sicherheitsbewusstseins absolviert, bevor sie zum Transport gesicherter Luftfracht und/oder Luftpost befugt wird?

JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung der Art der Sicherheitskontrollen (beschäftigungsbezogene Überprüfung, Zuverlässigkeitsüberprüfung usw.) und der Art der Schulung (Schulung des Sicherheitsbewusstseins usw.)	

11.7. Schlussfolgerung: Reichen die Maßnahmen aus, um Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Zugriff während des Transports zu schützen?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 12

Einhaltung der Bestimmungen

Ziel: Nach Prüfung der elf vorangehenden Teile dieser Prüfliste hat der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit die Schlussfolgerung zu ziehen, ob seine Prüfung vor Ort ergeben hat, dass die Sicherheitskontrollen in Übereinstimmung mit den Zielen dieser Prüfliste für in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost durchgeführt werden.

Zwei unterschiedliche Szenarios sind möglich. Der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit gelangt zu dem Schluss, dass die Stelle

a) die in dieser Prüfliste aufgeführten Ziele einhält. Der Validierungsprüfer händigt der validierten Stelle das Original des Validierungsberichts aus und trifft die Feststellung, dass die Stelle als bekannter Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland (KC3) benannt wird;

b) die in dieser Prüfliste aufgeführten Ziele nicht einhält. In diesem Fall ist die Stelle nicht befugt, Luftfracht oder Luftpost zur Beförderung in die EU/den EWR einem ACC3 oder RA3 zu übergeben, ohne dass diese von einem befugten Beteiligten kontrolliert wird. Sie erhält eine Kopie der ausgefüllten Prüfliste mit Angabe der Mängel.

Im Allgemeinen hat der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit zu entscheiden, ob Fracht und Post von der validierten Stelle so behandelt werden, dass sie im Einklang mit den geltenden EU-Vorschriften zu dem Zeitpunkt, zu dem sie einem ACC3 oder RA3 übergeben werden, als sicher für die Beförderung in die EU/den EWR angesehen werden können.

Der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit hat zu beachten, dass die Bewertung anhand einer Methodik erfolgt, die auf eine globale, an den Zielen ausgerichtete Einhaltung der Vorschriften abstellt.

12.1. Allgemeine Schlussfolgerung:

Bewertung (und Mitteilung) (Zutreffendes hervorheben) Bei „Bestanden“ gilt die Stelle als bekannter Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland (KC3).	Bestanden/nicht bestanden

▼M15

Lautet die Gesamtbewertung „nicht bestanden“, sind nachfolgend die Bereiche aufzuführen, in denen die Stelle den erforderlichen Sicherheitsstandard nicht erreicht hat oder eine spezifische Schwachstelle aufweist. Ebenso anzugeben sind Empfehlungen für Anpassungen, die notwendig sind, um den erforderlichen Standard zu erreichen und somit die Bewertung zu bestehen.

Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	
Bemerkungen der Stelle	

Name des Validierungsprüfers:

Datum:

Unterschrift:

ANHANG

Liste der besuchten und befragten Personen und Stellen

Angabe des Namens der Stelle, des Namens der Kontaktperson und des Datums des Besuchs oder der Befragung

Name der Stelle	Name der Kontaktperson	Datum des Besuchs/der Befragung

▼B

ANLAGE 6-D

LUFTSICHERHEITSANWEISUNGEN FÜR

GESCHÄFTLICHE VERSENDER

Diese Anweisungen sind von Ihnen zu verwenden und an Ihr Personal weiterzugeben, das mit der Vorbereitung und Kontrolle von Luftfracht-/Luftpostsendungen betraut ist. Sie erhalten diese Anweisungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und ihrer Durchführungsbestimmungen.

Betriebsgelände

Der Zugang zu Bereichen, in denen identifizierbare Luftfracht-/Luftpostsendungen vorbereitet, verpackt und/oder gelagert werden, ist zu kontrollieren, um den Zugang unbefugter Personen zu den Sendungen zu verhindern.

In Bereichen, in denen identifizierbare Luftfracht-/Luftpostsendungen vorbereitet, verpackt und/oder gelagert werden, sind Besucher stets zu begleiten, oder sie erhalten dazu keinen Zutritt.

Personal

Die Integrität aller Mitarbeiter, die eingestellt werden und Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost erhalten sollen, wird geprüft. Diese Prüfung umfasst zumindest eine Überprüfung der Identität (möglichst anhand eines Personalausweises, Führerscheins oder Reisepasses mit Lichtbild) sowie eine Überprüfung des Lebenslaufs und/oder der vorgelegten Referenzen.

Für alle Mitarbeiter, die Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost erhalten, ist zu gewährleisten, dass diese sich ihrer Sicherheitsverantwortung im Sinne dieser Anweisungen bewusst sind.

▼B

Zuständiger Beauftragter

Es ist mindestens eine Person zu benennen, die für die Anwendung dieser Anweisungen und die Kontrolle ihrer Einhaltung zuständig ist (zuständiger Beauftragter).

Unversehrtheit der Sendungen

Luftfracht-/Luftpostsendungen dürfen keine verbotenen Gegenstände enthalten, es sei denn, sie wurden ordnungsgemäß angemeldet und entsprechend den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften behandelt.

Luftfracht-/Luftpostsendungen sind vor unbefugten Eingriffen zu schützen.

Luftfracht-/Luftpostsendungen sind angemessen zu verpacken und nach Möglichkeit manipulationssicher zu verschließen.

Bei der Beförderung von Luftfracht-/Luftpostsendungen müssen die Begleitunterlagen eine vollständige Beschreibung sowie eine korrekte Anschrift enthalten.

Beförderung

Ist der geschäftliche Versender für die Beförderung von Luftfracht-/Luftpostsendungen zuständig, sind die Sendungen vor unbefugten Eingriffen zu schützen.

Beauftragt der geschäftliche Versender einen Auftragnehmer, so

a) sind die Sendungen vor der Beförderung zu versiegeln und

b) muss der Transporteur, der die Beförderung für den geschäftlichen Versender durchführt, einverstanden sein, die Transporteurserklärung gemäß Anlage 6-E abzugeben.

Die unterzeichnete Erklärung oder eine Kopie des entsprechenden Dokuments der zuständigen Behörde ist vom geschäftlichen Versender aufzubewahren.

Unregelmäßigkeiten

Offensichtliche oder vermutete Unregelmäßigkeiten in Bezug auf diese Anweisungen sind dem zuständigen Beauftragten zu melden. Der zuständige Beauftragte ergreift entsprechende Maßnahmen.

Sendungen anderen Ursprungs

Ein geschäftlicher Versender kann Sendungen, die ursprünglich nicht von diesem selbst stammen, an einen reglementierten Beauftragten übergeben, sofern

a) diese Sendungen von Sendungen getrennt werden, deren Ursprung er selbst ist, und

b) der Ursprung eindeutig auf der Sendung oder in den Begleitdokumenten angegeben ist.

Alle derartigen Sendungen müssen kontrolliert werden, bevor sie in ein Luftfahrzeug verladen werden.

Unangekündigte Inspektionen

Luftsicherheitsinspektoren der zuständigen Behörde können unangekündigte Inspektionen durchführen, um die Einhaltung dieser Anweisungen zu überprüfen. Die Inspektoren tragen stets einen Dienstausweis bei sich, der auf Anfrage vorzuzeigen ist, wenn eine Inspektion auf Ihrem Betriebsgelände durchgeführt wird. Der Ausweis muss Name und Lichtbild des Inspektors enthalten.

Verbotene Gegenstände

Montierte Spreng- und Brandsätze können in Frachtsendungen nur befördert werden, wenn die Anforderungen aller Sicherheitsbestimmungen vollständig erfüllt werden. ►M9 ———— ◄

Verpflichtungserklärung

Die „Verpflichtungserklärung — Geschäftlicher Versender“ muss nicht unterzeichnet und dem reglementierten Beauftragten vorgelegt werden, wenn Ihr Unternehmen über ein AEO-Zertifikat gemäß Artikel 14a Absatz 1 Buchstabe b oder c der Verordnung (EG) Nr. 1875/2006 der Kommission zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission verfügt.

▼B

Der reglementierte Beauftragte ist jedoch unverzüglich zu unterrichten, wenn Ihr Unternehmen nicht mehr über ein AEO-Zertifikat verfügt. In diesem Falle wird der reglementierte Beauftragte Ihnen mitteilen, wie der Status als geschäftlicher Versender gewährleistet werden kann.

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG — GESCHÄFTLICHER VERSENDER

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und ihrer Durchführungsbestimmungen

erkläre ich hiermit:

— [Name des Unternehmens] erfüllt diese „Luftsicherheitsanweisungen für geschäftliche Versender“,

— [Name des Unternehmens] gewährleistet, dass diese Anweisungen dem Personal mitgeteilt werden, das Zugang zu Luftfracht/Luftpost hat,

— [Name des Unternehmens] sichert Luftfracht/Luftpost bis zu ihrer Übergabe an den reglementierten Beauftragten,

— [Name des Unternehmens] akzeptiert, dass Sendungen Sicherheitskontrollen unterzogen und durchsucht werden können, und

— [Name des Unternehmens] akzeptiert, dass die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem sich seine Niederlassung befindet, unangekündigte Inspektionen auf seinem Betriebsgelände durchführt, um festzustellen, ob [Name des Unternehmens] diese Anweisungen beachtet.

Ich übernehme die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Name:

Stellung im Unternehmen:

Datum:

Unterschrift:

▼M9

ANLAGE 6-E

TRANSPORTEURSERKLÄRUNG

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und ihrer Durchführungsbestimmungen

bestätige ich, dass bei Abholung, Beförderung, Lagerung und Zustellung der Luftfracht/Luftpost, die im Namen von [*Name des reglementierten Beauftragten / Sicherheitskontrollen bei Fracht und Post durchführenden Luftfahrtunternehmens / bekannten Versenders / geschäftlichen Versenders*] Sicherheitskontrollen unterzogen wurde, folgende Sicherheitsverfahren eingehalten werden:

— Alle Mitarbeiter, die diese Luftfracht/Luftpost befördern, haben eine allgemeine Schulung des Sicherheitsbewusstseins gemäß Nummer 11.2.7 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 erhalten;

— die Integrität aller Mitarbeiter, die eingestellt werden und Zugang zu dieser Luftfracht/Luftpost erhalten sollen, wird überprüft. Diese Prüfung umfasst zumindest eine Überprüfung der Identität (möglichst anhand eines Personalausweises, Führerscheins oder Reisepasses mit Lichtbild) sowie eine Überprüfung des Lebenslaufs und/oder der vorgelegten Referenzen;

— die Frachträume der Fahrzeuge werden versiegelt oder verschlossen, Fahrzeuge mit Planenabdeckung werden mit TIR-Seilen gesichert, die Ladeflächen von Pritschenfahrzeugen werden bei Beförderung von Luftfracht überwacht;

— unmittelbar vor dem Beladen wird der Frachtraum durchsucht und die Integrität dieser Durchsuchung bleibt bis zum Abschluss des Beladens bestehen;

▼M9

— jeder Fahrer führt einen Personalausweis, Reisepass, Führerschein oder sonstiges Dokument mit Lichtbild mit sich, der/das von den nationalen Behörden ausgestellt oder anerkannt ist;

— die Fahrer legen zwischen Abholung und Zustellung keinen außerplanmäßigen Halt ein. Ist dies unvermeidlich, kontrolliert der Fahrer bei seiner Rückkehr die Sicherheit der Ladung und die Unversehrtheit von Verschlüssen und/oder Siegeln. Stellt der Fahrer Anzeichen von Manipulation fest, unterrichtet er seinen Vorgesetzten und die Luftfracht/Luftpost wird nur mit entsprechender Mitteilung zugestellt;

— die Beförderung wird nicht als Unterauftrag an Dritte vergeben, es sei denn, der Dritte verfügt auch über eine Transporteursvereinbarung mit [oben genannter Name des reglementierten Beauftragten/bekannten Versenders/geschäftlichen Versenders, oder der zuständigen Behörde, die den Transporteur zugelassen oder zertifiziert hat];

— es werden keine sonstigen Dienstleistungen (z. B. Lagerung) als Unterauftrag an andere Parteien vergeben als reglementierte Beauftragte oder Stellen, die von der zuständigen Behörde für die Erbringung dieser Dienstleistungen zertifiziert oder zugelassen und in eine Liste aufgenommen wurden.

Ich übernehme die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Name:

Stellung im Unternehmen:

Name und Anschrift des Unternehmens:

Datum:

Unterschrift:

▼M11

ANLAGE 6-F

FRACHT UND POST

6-Fi

DRITTLÄNDER SOWIE ÜBERSEEISCHE LÄNDER UND GEBIETE MIT BESONDEREN BEZIEHUNGEN ZUR EUROPÄISCHEN UNION GEMÄß DEM VERTRAG ÜBER DIE ARBEITSWEISE DER EUROPÄISCHEN UNION, AUF DIE DAS KAPITEL „VERKEHR“ DES VERTRAGS KEINE ANWENDUNG FINDET, DIE ANERKANNTERMASSEN SICHERHEITSSTANDARDS ANWENDEN, DIE DEN GEMEINSAMEN GRUNDSTANDARDS GLEICHWERTIG SIND

6-Fii

DRITTLÄNDER SOWIE ÜBERSEEISCHE LÄNDER UND GEBIETE MIT BESONDEREN BEZIEHUNGEN ZUR EUROPÄISCHEN UNION GEMÄß DEM VERTRAG ÜBER DIE ARBEITSWEISE DER EUROPÄISCHEN UNION, AUF DIE DAS KAPITEL „VERKEHR“ DES VERTRAGS KEINE ANWENDUNG FINDET, FÜR DIE KEINE ACC3-BENENNUNG ERFORDERLICH IST

Drittländer sowie Länder und Gebiete mit besonderen Beziehungen zur Europäischen Union gemäß dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union oder des Vertrags über die Europäische Union, für die keine ACC3-Benennung erforderlich ist, sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission aufgeführt.

6-Fiii

VALIDIERUNGSTÄTIGKEITEN VON DRITTLÄNDERN SOWIE ÜBERSEEISCHEN LÄNDERN UND GEBIETEN MIT BESONDEREN BEZIEHUNGEN ZUR EUROPÄISCHEN UNION GEMÄß DEM VERTRAG ÜBER DIE ARBEITSWEISE DER EUROPÄISCHEN UNION, AUF DIE DAS KAPITEL „VERKEHR“ DES VERTRAGS KEINE ANWENDUNG FINDET, DIE ALS DER EU-VALIDIERUNG DER LUFTSICHERHEIT GLEICHWERTIG ANERKANNT SIND

▼M6

ANLAGE 6-G

BESTIMMUNGEN IM HINBLICK AUF FRACHT UND POST AUS DRITTSTAATEN

Das Sicherheitsprogramm des ACC3 muss entweder für jeden Drittstaaten-Flughafen separat oder als allgemeines Dokument mit etwaigen Besonderheiten für die namentlich zu nennenden Drittstaaten-Flughäfen folgende Angaben enthalten:

a) Beschreibung der Maßnahmen für Luftfracht und -post,

b) Annahmeverfahren,

c) Rahmen und Kriterien für reglementierte Beauftragte,

d) Rahmen und Kriterien für bekannte Versender,

e) Rahmen und Kriterien für geschäftliche Versender,

f) Standard für Kontrollen mit Ausrüstungen und physische Überprüfung,

g) Ort der Kontrollen mit Ausrüstungen und physischen Überprüfung,

h) Einzelheiten zur Kontrollausrüstung,

i) Einzelheiten zum Betreiber oder Dienstleistungsanbieter,

j) Liste der Ausnahmen von Kontrollen mit Ausrüstungen oder von der physischen Überprüfung,

k) Behandlung von Fracht und Post mit hohem Risiko.

ANLAGE 6-H

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG — ACC3

Ich erkläre hiermit:

— die Informationen im Sicherheitsprogramm des Unternehmens im Hinblick auf Sendungen, die aus Drittstaaten in die Europäische Union befördert werden, sind nach meinem besten Wissen und Gewissen richtig und zutreffend,

— die in diesem Sicherheitsprogramm festgelegten Methoden und Verfahren im Hinblick auf Sendungen, die aus Drittstaaten in die Europäische Union befördert werden, werden an allen durch das Programm abgedeckten Betriebsstandorten angewandt und beibehalten,

— das genannte Sicherheitsprogramm wird korrigiert und angepasst, um allen künftigen relevanten Änderungen der Rechtsvorschriften der Europäischen Union für Luftfracht/Luftpost, die aus Drittstaaten in die Europäische Union befördert wird, zu entsprechen, es sei denn, [Name des Luftfahrtunternehmens] unterrichtet [Name der zuständigen Behörde], dass es keine Beförderungen von Sendungen aus Drittstaaten in die Union mehr durchführen will,

— [Name des Luftfahrtunternehmens] wird [Name der zuständigen Behörde] innerhalb von 10 Tagen schriftlich über alle Änderungen an den relevanten Teilen seines Sicherheitsprogramms unterrichten;

— das Unternehmen hat [Name der zuständigen Person] ernannt, um ihm/ihr die Gesamtverantwortung für Sicherheitsmaßnahmen im Hinblick auf den Luftfracht-/Luftpostabfertigungsbetrieb an den Flughäfen [Namen der Drittstaaten-Flughäfen] in seinem Namen zu übertragen;

— ab dem 1. Juli 2014 wird [Name des Luftfahrtunternehmens] eine Datenbank unterhalten, in der die Namen von reglementierten Beauftragten, bekannten Versendern und geschäftlichen Versendern aus Drittstaaten erfasst sind, und wird diese Datenbank zu Inspektionszwecken verfügbar halten,

— [Name des Luftfahrtunternehmens] wird bei allen Inspektionen bei Bedarf in vollem Umfang kooperieren und den Zugang zu allen Dokumenten und der oben genannten Datenbank auf Ersuchen der Inspektoren ermöglichen;

— [Name des Luftfahrtunternehmens] wird [Name der zuständigen Behörde] über alle ernsthaften Sicherheitsverstöße und verdächtigen Umstände unterrichten, die in Bezug auf die Sicherheit von Luftfracht-/Luftpostsendungen in dem Drittstaat relevant sein können, insbesondere über jeden Versuch, in den Sendungen gefährliche Gegenstände zu verstecken, und

▼M6

— [Name des Luftfahrtunternehmens] unterrichtet [Name der zuständigen Behörde], wenn

a) es seine Tätigkeit einstellt oder seinen Namen ändert;

b) seine Tätigkeit sich nicht mehr auf Luftfracht/Luftpost erstreckt, oder

c) wenn es die Anforderungen der Rechtsvorschriften der Europäischen Union im Hinblick auf Luftfracht/Luftpost, die aus Drittstaaten in die Europäische Union befördert wird, nicht mehr erfüllen kann.

Ich übernehme die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Name:

Stellung im Unternehmen:

Datum:

Unterschrift:

▼M11

ANLAGE 6-H1

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG — ACC3 MIT EU-VALIDIERUNG DER LUFTSICHERHEIT

Im Namen von [Name des Luftfahrtunternehmens] nehme ich Folgendes zur Kenntnis:

In diesem Bericht wird das auf den Luftfrachtverkehr in die EU/den EWR ([1]) angewendete Sicherheitsniveau hinsichtlich der in der Prüfliste aufgeführten oder dort in Bezug genommenen Sicherheitsstandards festgelegt ([2]).

[Name des Luftfahrtunternehmens] kann erst als „Unternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittstaatsflughafen in die Union befördert (ACC3)“ benannt werden, nachdem der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats der Europäischen Union oder Islands, Norwegens oder der Schweiz zu diesem Zweck ein EU-Validierungsbericht vorgelegt und von der zuständigen Behörde akzeptiert wurde und die Angaben zum ACC3 in die EU-Datenbank für reglementierte Beauftragte und bekannte Versender eingetragen wurden.

Wird in dem Bericht eine Nichteinhaltung bei den Sicherheitsmaßnahmen festgestellt, auf die er sich bezieht, kann dies zur Rücknahme der Benennung von [Name des Luftfahrtunternehmens] als ACC3 führen, die für diesen Flughafen bereits erteilt wurde, was eine Beförderung von Luftfracht oder Luftpost in die EU/den EWR durch [Name des Luftfahrtunternehmens] für diesen Flughafen ausschließt.

Der Bericht ist für fünf Jahre gültig und läuft spätestens am ab._

Im Namen von [Name des Luftfahrtunternehmens] erkläre ich hiermit:

— [Name des Luftfahrtunternehmens] wird geeignete Folgemaßnahmen zur Überwachung der im Bericht bestätigten Standards akzeptieren.

— Alle Änderungen des Betriebs von [Name des Luftfahrtunternehmens], die keine vollständige Neuvalidierung erfordern, werden im Originalbericht durch Hinzufügung entsprechender Informationen vermerkt, wobei die bisherigen Informationen sichtbar bleiben. Dabei kann es sich um folgende Änderungen handeln:

1. Die Gesamtverantwortung für die Sicherheit wird einer anderen als der in Nummer 1.7 der Anlage 6-C3 der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 genannten Person übertragen;

([1]) Flughäfen in Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, den Niederlanden, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, der Tschechischen Republik, Ungarn, dem Vereinigten Königreich und Zypern sowie Island, Norwegen und der Schweiz.

([2]) Verordnung (EU) Nr. 185/2010. Geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 859/2011.

▼M11

2. sonstige Änderungen in der Betriebsstätte oder bei den Verfahren, die voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Sicherheit haben;

— [Name des Luftfahrtunternehmens] wird die Behörde, die sie als ACC3 benannt hat, informieren, wenn [Name des Luftfahrtunternehmens] die Tätigkeit einstellt, keine Luftfracht/Luftpost mehr befördert oder die in diesem Bericht validierten Anforderungen nicht mehr erfüllen kann.

— [Name des Luftfahrtunternehmens] wird das Sicherheitsniveau, das in diesem Bericht als konform mit den in der Prüfliste dargelegten Zielen bestätigt wurde, bis zur nachfolgenden Validierung der Tätigkeiten von [Name des Luftfahrtunternehmens] aufrechterhalten und gegebenenfalls zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen einführen und anwenden, die für die Benennung als ACC3 erforderlich sind, falls Sicherheitsstandards als unzureichend erkannt wurden.

Im Namen von [Name des Luftfahrtunternehmens] übernehme ich die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Name:

Funktion im Unternehmen:

Datum:

Unterschrift:

▼M15

ANLAGE 6-H2

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG — REGLEMENTIERTER BEAUFTRAGTER MIT EU-VALIDIERUNG DER LUFTSICHERHEIT IN EINEM DRITTLAND (RA3)

Im Namen von [Name des RA3] nehme ich Folgendes zur Kenntnis:

In diesem Bericht wird das auf den Luftfrachtverkehr in die EU/den EWR angewendete Sicherheitsniveau hinsichtlich der in der Prüfliste aufgeführten oder dort in Bezug genommenen Sicherheitsstandards festgestellt.

[Name des RA3] kann erst nach einer als „bestanden“ bewerteten EU-Validierung der Luftsicherheit durch einen EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit, der in der Unionsdatenbank für reglementierte Beauftragte und bekannte Versender eingetragen ist, als „reglementierter Beauftragter mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland (RA3)“ benannt werden.

Ergibt der Bericht, dass bei den darin überprüften Sicherheitsmaßnahmen die Vorschriften nicht eingehalten wurden, kann dies zum Entzug einer für diese Betriebsstätte bereits erteilten Benennung von [Name des RA3] als RA3 führen, so dass [Name des RA3] einem ACC3 oder anderen RA3 keine gesicherte in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost übergeben darf.

Der Bericht ist für fünf Jahre gültig und läuft spätestens am … ab.

Im Namen von [Name des RA3] erkläre ich hiermit:

a) [Name des RA3] wird geeignete Folgemaßnahmen zur Überwachung der im Bericht bestätigten Standards akzeptieren.

b) Alle Änderungen des Betriebs von [Name des RA3], die keine vollständige Neuvalidierung erfordern, werden im Originalbericht durch Hinzufügung entsprechender Informationen vermerkt, wobei die bisherigen Informationen sichtbar bleiben. Dabei kann es sich um folgende Änderungen handeln:

1. Die Gesamtverantwortung für die Sicherheit wird einer anderen als der in Nummer 1.8 der Anlage 6-C2 der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 genannten Person übertragen;

2. sonstige Änderungen in der Betriebsstätte oder bei den Verfahren, die voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Sicherheit haben.

▼M15

c) [Name des RA3] unterrichtet die ACC3 und RA3, denen er gesicherte Luftfracht und/oder Luftpost übergibt, wenn [Name des RA3] seine Tätigkeit einstellt, keine Luftfracht/Luftpost mehr bearbeitet oder die in diesem Bericht validierten Anforderungen nicht mehr erfüllen kann.

d) [Name des RA3] wird das Sicherheitsniveau, das in diesem Bericht als konform mit den in der Prüfliste dargelegten Zielen bestätigt wurde, bis zur nachfolgenden Validierung der Tätigkeiten von [Name des RA3] aufrechterhalten und gegebenenfalls zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen einführen und anwenden, die für die Benennung als RA3 erforderlich sind, falls Sicherheitsstandards als unzureichend erkannt wurden.

Im Namen von [Name des RA3] übernehme ich die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Name:

Funktion im Unternehmen:

Datum:

Unterschrift:

ANLAGE 6-H3

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG — BEKANNTER VERSENDER MIT EU-VALIDIERUNG DER LUFTSICHERHEIT IN EINEM DRITTLAND (KC3)

Im Namen von [Name des KC3] nehme ich Folgendes zur Kenntnis:

In diesem Bericht wird das auf den Luftfrachtverkehr in die EU/den EWR ([1]) angewendete Sicherheitsniveau hinsichtlich der in der Prüfliste aufgeführten oder dort in Bezug genommenen Sicherheitsstandards ([2]) festgestellt.

[Name des KC3] kann erst nach einer als „bestanden“ bewerteten EU-Validierung der Luftsicherheit durch einen EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit, der in der Unionsdatenbank für reglementierte Beauftragte und bekannte Versender eingetragen ist, als „bekannter Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland (KC3)“ benannt werden.

Ergibt der Bericht, dass bei den darin überprüften Sicherheitsmaßnahmen die Vorschriften nicht eingehalten wurden, kann dies zum Entzug einer für diese Betriebsstätte bereits erteilten Benennung von [Name des KC3] als KC3 führen, so dass [Name des KC3] einem ACC3 oder einem reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland (RA3) keine gesicherte in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost übergeben darf.

Der Bericht ist für fünf Jahre gültig und läuft spätestens am … ab.

Im Namen von [Name des KC3] erkläre ich hiermit:

a) [Name des KC3] wird geeignete Folgemaßnahmen zur Überwachung der im Bericht bestätigten Standards akzeptieren.

b) Alle Änderungen des Betriebs von [Name des KC3], die keine vollständige Neuvalidierung erfordern, werden im Originalbericht durch Hinzufügung entsprechender Informationen vermerkt, wobei die bisherigen Informationen sichtbar bleiben. Dabei kann es sich um folgende Änderungen handeln:

   1. Die Gesamtverantwortung für die Sicherheit wird einer anderen als der in Nummer 1.9 der Anlage 6-C4 der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 genannten Person übertragen;

   2. sonstige Änderungen in der Betriebsstätte oder bei den Verfahren, die voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Sicherheit haben.

([1]) Flughäfen in Österreich, Belgien, Bulgarien, Kroatien, Zypern, der Tschechischen Republik, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Ungarn, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, den Niederlanden, Polen, Portugal, Rumänien, der Slowakei, Slowenien, Spanien, Schweden, dem Vereinigten Königreich sowie Island, Norwegen und der Schweiz.

([2]) Verordnung (EU) Nr. 185/2010, geändert durch die Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 859/2011 und (EU) Nr. 1082/2012.

▼M15

c) [Name des KC3] unterrichtet die ACC3 und RA3, denen er gesicherte Luftfracht und/oder Luftpost übergibt, wenn [Name des KC3] seine Tätigkeit einstellt, keine Luftfracht/Luftpost mehr bearbeitet oder die in diesem Bericht validierten Anforderungen nicht mehr erfüllen kann.

d) [Name des KC3] wird das Sicherheitsniveau, das in diesem Bericht als konform mit den in der Prüfliste dargelegten Zielen bestätigt wurde, bis zur nachfolgenden Validierung der Tätigkeiten von [Name des KC3] aufrechterhalten und gegebenenfalls zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen einführen und anwenden, die für die Benennung als KC3 erforderlich sind, falls Sicherheitsstandards als unzureichend erkannt wurden.

Im Namen von [Name des KC3] übernehme ich die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Name:

Funktion im Unternehmen:

Datum:

Unterschrift:

▼M6

ANLAGE 6-I

Die Einzelheiten für Fracht mit hohem Risiko sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.

ANLAGE 6-J

Die Bestimmungen für die Verwendung von Kontrollausrüstungen sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.

▼B

7. POST UND MATERIAL VON LUFTFAHRTUNTERNEHMEN

7.0. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Wenn nicht anderweitig bestimmt oder wenn die Sicherheitskontrollen gemäß den Kapiteln 4, 5 und 6 nicht durch eine Behörde, einen Flughafenbetreiber, eine Firma oder ein anderes Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, gewährleistet ein Luftfahrtunternehmen die Durchführung der in diesem Kapitel aufgeführten Maßnahmen im Hinblick auf seine eigene Post und sein Material.

7.1. POST UND MATERIAL VON LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DIE IN EIN LUFTFAHRZEUG VERLADEN WERDEN SOLLEN

7.1.1. Vor ihrer Verladung in den Frachtraum des Luftfahrzeugs sind Post und Material von Luftfahrtunternehmen entweder gemäß Kapitel 5 zu kontrollieren und zu schützen oder gemäß Kapitel 6 Sicherheitskontrollen zu unterziehen und zu schützen.

7.1.2. Vor der Verladung in einen anderen Teil des Luftfahrzeugs als den Frachtraum sind Post und Material von Luftfahrtunternehmen gemäß den Bestimmungen über Handgepäck in Kapitel 4 zu kontrollieren und zu schützen.

7.1.3. Daneben unterliegen Post und Material von Luftfahrtunternehmen, die in ein Luftfahrzeug verladen werden sollen, den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

7.2. MATERIAL VON LUFTFAHRTUNTERNEHMEN, DAS FÜR DIE ABFERTIGUNG VON FLUGGÄSTEN UND GEPÄCK VERWENDET WIRD

7.2.1. Material von Luftfahrtunternehmen, das für die Abfertigung von Fluggästen und Gepäck vorgesehen ist und zur Gefährdung der Luftsicherheit missbraucht werden könnte, ist zu schützen oder zu überwachen, um es vor unbefugtem Zugriff zu bewahren.

▼B

Die Selbstabfertigung und entsprechende Möglichkeiten des Internets, die von Fluggästen genutzt werden können, gelten als befugte Verwendung dieses Materials.

7.2.2. Nicht mehr zu verwendendes Material, das dazu dienen könnte, unbefugten Zugang zu erleichtern oder Gepäck in Sicherheitsbereiche oder in Luftfahrzeuge zu verbringen, ist zu vernichten oder ungültig zu machen.

7.2.3. Die Abflugkontroll- und Abfertigungssysteme sind so zu verwalten, dass ein unbefugter Zugang verhindert wird.

Die Selbstabfertigung, die von Fluggästen genutzt werden kann, gilt als befugter Zugang zu den betreffenden Systemen.

8. **BORDVORRÄTE**

8.0. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

8.0.1. Soweit nicht anders angegeben, stellt die Behörde, der Flughafenbetreiber, das Luftfahrtunternehmen oder die für das nationale Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 zuständige Stelle die Durchführung der in diesem Kapitel genannten Maßnahmen sicher.

8.0.2. Im Sinne dieses Kapitels gelten als „Bordvorräte“ alle Gegenstände, die dazu bestimmt sind, an Bord eines Luftfahrzeugs während des Fluges verwendet, verbraucht oder von Fluggästen oder der Besatzung erworben zu werden, ausgenommen:

a) Handgepäck,

b) von anderen Personen als Fluggästen mitgeführte Gegenstände,

c) Post und Material von Luftfahrtunternehmen,

Im Sinne dieses Kapitels ist ein „reglementierter Lieferant von Bordvorräten“ ein Lieferant, dessen Verfahren gemeinsamen Sicherheitsvorschriften und -standards entsprechen, die es gestatten, Bordvorräte unmittelbar in ein Luftfahrzeug zu liefern.

Im Sinne dieses Kapitels ist ein „bekannter Lieferant von Bordvorräten“ ein Lieferant, dessen Verfahren gemeinsamen Sicherheitsvorschriften und -standards entsprechen, die es gestatten, Bordvorräte an ein Luftfahrtunternehmen oder einen reglementierten Lieferanten, nicht jedoch unmittelbar an ein Luftfahrzeug, zu liefern.

8.0.3. Lieferungen gelten als Bordvorräte, sobald erkennbar ist, dass sie dazu bestimmt sind, an Bord eines Luftfahrzeugs verwendet, verbraucht oder von Fluggästen oder der Besatzung während des Flugs erworben zu werden.

▼M9

8.0.4. Die Liste der in den Lieferungen von Bordvorräten verbotenen Gegenstände ist identisch mit der Liste in Anlage 4-C.

▼B

8.1. SICHERHEITSKONTROLLEN

8.1.1. **Sicherheitskontrollen — allgemeine Bestimmungen**

8.1.1.1. Bordvorräte sind zu kontrollieren, bevor sie in einen Sicherheitsbereich verbracht werden, es sei denn,

a) die erforderlichen Sicherheitskontrollen für die Bordvorräte wurden von einem Luftfahrtunternehmen, das damit sein eigenes Luftfahrzeug beliefert, durchgeführt und die Bordvorräte wurden anschließend bis zur Lieferung in das Luftfahrzeug vor unbefugten Eingriffen geschützt, oder

▼B

b) die erforderlichen Sicherheitskontrollen für die Bordvorräte wurden von einem reglementierten Lieferanten durchgeführt und die Bordvorräte wurden anschließend bis zur Verbringung in den Sicherheitsbereich oder ggf. bis zur Lieferung an das Luftfahrtunternehmen oder einen anderen reglementierten Lieferanten vor unbefugten Eingriffen geschützt, oder

c) die erforderlichen Sicherheitskontrollen für die Bordvorräte wurden von einem bekannten Lieferanten durchgeführt und die Bordvorräte wurden anschließend bis zur Anlieferung beim Luftfahrtunternehmen oder einem reglementierten Lieferanten vor unbefugten Eingriffen geschützt.

8.1.1.2. Jede Lieferung von Bordvorräten von einem reglementierten Lieferanten oder einem bekannten Lieferanten, die Anzeichen einer Manipulation aufweist oder Anlass zu der Vermutung gibt, dass sie nach Durchführung der Sicherheitskontrollen nicht vor unbefugten Eingriffen geschützt wurde, ist zu kontrollieren.

8.1.1.3. Daneben unterliegt die Sicherheitskontrolle von Bordvorräten den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

8.1.2. **Kontrolle**

8.1.2.1. Bei der Kontrolle von Bordvorräten muss das angewandte Mittel oder Verfahren der Art dieser Vorräte Rechnung tragen und hinreichend gewährleisten, dass in den Bordvorräten keine verbotenen Gegenstände versteckt sind.

8.1.2.2. Daneben unterliegt die Kontrolle von Bordvorräten den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

8.1.3. **Zulassung von reglementierten Lieferanten**

8.1.3.1. Reglementierte Lieferanten werden durch die zuständige Behörde zugelassen.

Die Zulassung zum reglementierten Lieferanten gilt nur für den jeweiligen Betriebsstandort.

Unternehmen, die für die in Nummer 8.1.5 genannten Sicherheitskontrollen Sorge tragen und Bordvorräte unmittelbar an Luftfahrzeuge liefern, werden als reglementierte Lieferanten zugelassen. Dies gilt nicht für Luftfahrtunternehmen, die diese Sicherheitskontrollen selbst durchführen und Bordvorräte nur in ihre eigenen Luftfahrzeuge liefern.

8.1.3.2. Die zuständige Behörde in jedem Mitgliedstaat legt in ihrem nationalen Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 die Zuständigkeiten für die Durchführung des folgenden Verfahrens für die Zulassung reglementierter Lieferanten fest:

a) Der Status des reglementierten Lieferanten wird von dem Unternehmen bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats beantragt, in dem sein Betriebsstandort liegt.

Der Antragsteller legt der jeweiligen zuständigen Behörde ein Sicherheitsprogramm vor. In dem Programm werden die Methoden und Verfahren beschrieben, die der Lieferant einzuhalten hat, um den Vorgaben gemäß Nummer 8.1.5 zu entsprechen. In dem Programm ist auch zu beschreiben, wie die Einhaltung dieser Methoden und Verfahren vom Lieferanten selbst zu überwachen ist.

▼B

Der Antragsteller muss ferner die „Verpflichtungserklärung — Reglementierter Lieferant von Bordvorräten“ gemäß Anlage 8-A vorlegen. Diese Erklärung wird von dem Bevollmächtigten oder der für die Sicherheit verantwortlichen Person unterzeichnet.

Die unterzeichnete Erklärung wird von der jeweiligen zuständigen Behörde aufbewahrt.

b) Die zuständige Behörde oder ein in ihrem Namen handelnder ►M11 EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit ◄ prüft das Sicherheitsprogramm und kontrolliert dann die angegebenen Betriebsstandorte, um zu bewerten, ob der Antragsteller die Anforderungen gemäß Nummer 8.1.5 erfüllt.

c) Erachtet die zuständige Behörde die Angaben gemäß a und b als hinreichend, so kann sie den Lieferanten für die angegebenen Betriebsstandorte als reglementierten Lieferanten zulassen. Hat die zuständige Behörde Zweifel, werden dem Unternehmen, das die Zulassung als reglementierter Lieferant beantragt hat, zeitnah die Gründe dafür mitgeteilt.

8.1.3.3. Die Validierung reglementierter Lieferanten wird in regelmäßigen Abständen von nicht mehr als 5 Jahren wiederholt. Hierbei wird auch eine Überprüfung am Betriebsstandort durchgeführt, um festzustellen, ob der reglementierte Lieferant die Anforderungen gemäß Nummer 8.1.5 noch erfüllt.

Eine Inspektion auf dem Betriebsgelände des reglementierten Lieferanten durch die zuständige Behörde gemäß dem nationalen Qualitätskontrollprogramm kann als Überprüfung am Betriebsstandort angesehen werden, wenn sie alle Anforderungen gemäß Nummer 8.1.5 abdeckt.

8.1.3.4. Hat die zuständige Behörde Zweifel daran, dass der reglementierte Lieferant die Anforderungen gemäß Nummer 8.1.5 noch erfüllt, entzieht sie dem Betreffenden den Status als reglementierter Lieferant.

8.1.3.5. Unbeschadet des Rechts der Mitgliedstaaten, gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 strengere Maßnahmen anzuwenden, ist ein gemäß Nummer 8.1.3 zugelassener reglementierter Lieferant in allen Mitgliedstaaten anzuerkennen.

8.1.4. **Benennung bekannter Lieferanten**

8.1.4.1. Unternehmen, die für die in Nummer 8.1.5.1 genannten Sicherheitskontrollen zuständig sind und Bordvorräte liefern, allerdings nicht unmittelbar in Luftfahrzeuge, werden von dem Unternehmen, das sie beliefern, als bekannte Lieferanten benannt. Dies gilt nicht für reglementierte Lieferanten.

▼M9

8.1.4.2. Um als bekannter Lieferant benannt zu werden, muss die betreffende Stelle jedem Unternehmen, das sie beliefert, die „Verpflichtungserklärung — Bekannter Lieferant von Bordvorräten“ gemäß Anlage 8-B vorlegen. Diese Erklärung wird von dem Bevollmächtigten unterzeichnet.

Die unterzeichnete Erklärung wird von dem Unternehmen, das von dem bekannten Lieferanten beliefert wird, als Validierungsnachweis aufbewahrt.

▼B

8.1.4.3. Erfolgen während eines Zeitraums von 2 Jahren keine Lieferungen, so erlischt der Status des bekannten Lieferanten.

8.1.4.4. Hat die zuständige Behörde oder das von dem bekannten Lieferanten belieferte Unternehmen Zweifel, ob der bekannte Lieferant die Anforderungen gemäß Nummer 8.1.5.1 noch erfüllt, entzieht ihm das betroffene Unternehmen den Status als bekannter Lieferant.

▼M9

8.1.5. **Sicherheitskontrollen, die von Luftfahrtunternehmen, reglementierten Lieferanten und bekannten Lieferanten durchzuführen sind**

8.1.5.1. Luftfahrtunternehmen, reglementierte Lieferanten und bekannte Lieferanten von Bordvorräten

a) benennen eine Person, die für die Sicherheit im Unternehmen zuständig ist,

b) gewährleisten, dass Personen mit Zugang zu Bordvorräten eine allgemeine Schulung des Sicherheitsbewusstseins gemäß Nummer 11.2.7 erhalten, bevor sie Zugang zu diesen Lieferungen erhalten,

c) verhindern unbefugten Zugang zu ihrem Betriebsgelände sowie zu Bordvorräten,

d) gewährleisten hinreichend, dass in den Bordvorräten keine verbotenen Gegenstände verborgen sind, und

e) bringen manipulationssichere Siegel an allen Fahrzeugen und/oder Behältern an, in denen Bordvorräte befördert werden, oder schützen diese physisch.

Buchstabe e gilt nicht für Beförderungen auf der Luftseite.

8.1.5.2. Nutzt ein bekannter Lieferant ein anderes Unternehmen, das kein bekannter Lieferant des Luftfahrtunternehmens oder reglementierter Lieferant für die Beförderung von Lieferungen ist, so stellt der bekannte Lieferant sicher, dass alle in Nummer 8.1.5.1 genannten Sicherheitskontrollen durchgeführt werden.

8.1.5.3. Daneben unterliegen die von Luftfahrtunternehmen und reglementierten Lieferanten durchzuführenden Sicherheitskontrollen den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

▼B

8.2. SCHUTZ VON BORDVORRÄTEN

Die Einzelbestimmungen für den Schutz von Bordvorräten sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.

▼M1

8.3. ZUSÄTZLICHE SICHERHEITSBESTIMMUNGEN FÜR ZUR VERWENDUNG AN BORD BESTIMMTE LIEFERUNGEN VON FLÜSSIGKEITEN, AEROSOLEN UND GELEN UND MANIPULATIONSSICHEREN BEUTELN

1. Zur Verwendung an Bord bestimmte Lieferungen von manipulationssicheren Beuteln sind in manipulationssicherer Verpackung in einen luftseitigen Bereich oder einen Sicherheitsbereich zu liefern.

2. Nach der ersten Abnahme auf der Luftseite oder in einem Sicherheitsbereich sind die Flüssigkeiten, Aerosole und Gele sowie die manipulationssicheren Beutel bis zu ihrem endgültigen Verkauf an Bord des Luftfahrzeugs vor unbefugten Eingriffen zu schützen.

3. Die ausführlichen Vorschriften zu den zusätzlichen Sicherheitsbestimmungen für zur Verwendung an Bord bestimmte Lieferungen von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen sowie manipulationssicheren Beuteln sind Gegenstand eines separaten Beschlusses.

▼B

ANLAGE 8-A

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG

REGLEMENTIERTER LIEFERANT VON BORDVORRÄTEN

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und ihrer Durchführungsbestimmungen

▼B

erkläre ich hiermit:

— die Informationen im Sicherheitsprogramm des Unternehmens sind nach meinem besten Wissen und Gewissen wahrheitsgemäß und gewissenhaft,

— die in diesem Sicherheitsprogramm festgelegten Praktiken und Verfahren werden an allen durch das Programm abgedeckten Betriebsstandorten angewandt und beibehalten,

— das genannte Sicherheitsprogramm wird korrigiert und angepasst, um allen künftigen relevanten Änderungen der EG-Rechtsvorschriften zu entsprechen, es sei denn, das Unternehmen [Name des Unternehmens] unterrichtet [Name der zuständigen Behörde], dass es künftig keine Lieferungen von Bordvorräten direkt in Luftfahrzeuge mehr durchzuführen wünscht (und folglich nicht mehr als reglementierter Lieferant tätig sein will),

— das Unternehmen [Name des Unternehmens] unterrichtet [Name der zuständigen Behörde] schriftlich

a) über kleinere Änderungen an seinem Sicherheitsprogramm, z. B. Name des Unternehmens, für die Sicherheit verantwortliche Person oder Kontaktangaben der Ansprechpartner, und zwar zeitnah, mindestens aber binnen 10 Arbeitstagen, sowie

b) über geplante größere Änderungen, z. B. neue Kontrollverfahren, umfangreichere Bauarbeiten, die die Einhaltung der einschlägigen EG-Rechtsvorschriften beeinträchtigen könnten, Betriebsstandort- oder Anschriftenwechsel, und zwar mindestens 15 Arbeitstage vor Beginn/der geplanten Veränderung.

— um die Erfüllung der einschlägigen EG-Rechtsvorschriften zu gewährleisten, wird [Name des Unternehmens] bei allen Inspektionen den Anforderungen entsprechend uneingeschränkt kooperieren und den Inspektoren auf Verlangen Zugang zu allen Unterlagen gewähren;

— [Name des Unternehmens] wird [Name der zuständigen Behörde] über alle schwerwiegenden Sicherheitsverstöße und verdächtige Umstände unterrichten, die in Bezug auf die Lieferungen von Bordvorräten relevant sein können, insbesondere über jeden Versuch, in den Lieferungen von Bordvorräten verbotene Gegenstände zu verstecken;

▼M9

— [Name des Unternehmens] stellt sicher, dass alle betroffenen Mitarbeiter eine angemessene Schulung gemäß Kapitel 11 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 erhalten und sich ihrer Sicherheitsverantwortung im Rahmen des Sicherheitsprogramms des Unternehmens bewusst sind;

▼B

— das Unternehmen [Name des Unternehmens] unterrichtet [Name der zuständigen Behörde], wenn es

a) seine Tätigkeit einstellt,

c) Lieferungen von Bordvorräten direkt in Luftfahrzeuge nicht mehr durchführt, oder

d) die Anforderungen der einschlägigen EG-Rechtsvorschriften nicht mehr erfüllen kann.

Ich übernehme die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Name:

Stellung im Unternehmen:

Datum:

Unterschrift:

▼M9

ANLAGE 8-B

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG

BEKANNTER LIEFERANT VON BORDVORRÄTEN

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und ihrer Durchführungsbestimmungen

— erkläre ich hiermit:

a) [Name des Unternehmens] benennt eine Person, die für die Sicherheit im Unternehmen zuständig ist,

b) gewährleistet, dass Personen mit Zugang zu Bordvorräten eine allgemeine Schulung des Sicherheitsbewusstseins gemäß Nummer 11.2.7 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 erhalten, bevor sie Zugang zu diesen Vorräten erhalten,

c) verhindert unbefugten Zugang zu seinem Betriebsgelände sowie zu Bordvorräten,

d) gewährleistet hinreichend, dass in den Bordvorräten keine verbotenen Gegenstände verborgen sind, und

e) bringt manipulationssichere Siegel an allen Fahrzeugen und/oder Behältern an, in denen Bordvorräte befördert werden, oder schützt diese physisch (gilt nicht für Beförderungen auf der Luftseite).

Bei Nutzung eines anderen Unternehmens, das kein bekannter Lieferant des Luftfahrtunternehmens oder reglementierter Lieferant für die Beförderung von Lieferungen ist, stellt [Name des Unternehmens] sicher, dass alle oben genannten Sicherheitskontrollen durchgeführt werden;

— um die Erfüllung der Vorschriften zu gewährleisten, wird [Name des Unternehmens] bei allen Inspektionen den Anforderungen entsprechend uneingeschränkt kooperieren und den Inspektoren auf Verlangen Zugang zu allen Unterlagen gewähren;

— [Name des Unternehmens] wird [Luftfahrtunternehmen oder reglementierter Lieferant, den es mit Bordvorräten beliefert] über alle schwerwiegenden Sicherheitsverstöße und verdächtigen Umstände unterrichten, die in Bezug auf die Lieferungen von Bordvorräten relevant sein können, insbesondere über jeden Versuch, in den Lieferungen von Bordvorräten verbotene Gegenstände zu verbergen;

— [Name des Unternehmens] stellt sicher, dass alle betroffenen Mitarbeiter eine angemessene Schulung gemäß Kapitel 11 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 erhalten und sich ihrer Sicherheitsverantwortung bewusst sind;

— [Name des Unternehmens] unterrichtet [Luftfahrtunternehmen oder reglementierter Lieferant, das/den es mit Bordvorräten beliefert], wenn es

a) seine Tätigkeit einstellt, oder

b) die Anforderungen der einschlägigen EU-Rechtsvorschriften nicht mehr erfüllen kann.

Ich übernehme die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Bevollmächtigter:

Name:

Datum:

Unterschrift:

▼B

9. FLUGHAFENLIEFERUNGEN

9.0. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

9.0.1. Wenn nicht anderweitig bestimmt oder wenn die Durchführung der Kontrolle nicht von einer Behörde oder sonstigen Stelle sichergestellt wird, gewährleistet der Flughafenbetreiber die Durchführung der in diesem Kapitel beschriebenen Maßnahmen.

9.0.2. Für die Zwecke dieses Kapitels gelten folgende Definitionen:

a) *„Flughafenlieferungen":* alle Gegenstände, die zum Verkauf, zur Verwendung oder zur Bereitstellung für bestimmte Zwecke oder Tätigkeiten in Sicherheitsbereichen von Flughäfen bestimmt sind;

b) *„bekannter Lieferant von Flughafenlieferungen":* Lieferant, dessen Verfahren gemeinsamen Sicherheitsvorschriften und -standards entsprechen, die ausreichen, um Flughafenlieferungen in Sicherheitsbereiche zu gestatten.

9.0.3. Lieferungen gelten als Flughafenlieferungen, sobald erkennbar ist, dass sie zum Verkauf, zur Verwendung oder zur Bereitstellung in Sicherheitsbereichen von Flughäfen bestimmt sind.

▼M9

9.0.4. Die Liste der in den Flughafenlieferungen verbotenen Gegenstände ist identisch mit der Liste in Anlage 4-C.

▼B

9.1. SICHERHEITSKONTROLLEN

9.1.1. **Sicherheitskontrollen — allgemeine Bestimmungen**

▼M9

9.1.1.1. Flughafenlieferungen sind vor ihrer Verbringung in Sicherheitsbereiche zu kontrollieren, es sei denn,

a) die erforderlichen Sicherheitskontrollen für die Lieferungen wurden von einem Flughafenbetreiber, der damit seinen eigenen Flughafen beliefert, durchgeführt und die Lieferungen wurden anschließend bis zur Anlieferung im Sicherheitsbereich vor unbefugten Eingriffen geschützt, oder

b) die erforderlichen Sicherheitskontrollen für die Lieferungen wurden von einem bekannten Lieferanten durchgeführt und die Lieferungen wurden anschließend bis zur Anlieferung im Sicherheitsbereich vor unbefugten Eingriffen geschützt.

▼B

9.1.1.2. Flughafenlieferungen, die aus dem Sicherheitsbereich stammen, können von diesen Sicherheitskontrollen ausgenommen werden.

9.1.1.3. Jede Flughafenlieferung von einem bekannten Lieferanten, die Anzeichen einer Manipulation aufweist oder Anlass zu der Vermutung gibt, dass sie nach Durchführung der Sicherheitskontrollen nicht vor unbefugten Eingriffen geschützt wurde, ist zu kontrollieren.

9.1.1.4. Bei der Anlieferung an der Verkaufsstelle im Sicherheitsbereich muss das Personal der Verkaufsstelle die Flughafenlieferungen einer Sichtkontrolle unterziehen, um sicherzustellen, dass keine Anzeichen von Manipulation erkennbar sind.

▼B

9.1.2. **Kontrolle**

9.1.2.1. Bei der Kontrolle von Flughafenlieferungen muss das angewandte Mittel oder Verfahren der Art der Lieferung Rechnung tragen und hinreichend gewährleisten, dass die Lieferungen keine verbotenen Gegenstände enthalten.

9.1.2.2. Daneben unterliegt die Kontrolle von Flughafenlieferungen den zusätzlichen Bestimmungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

9.1.3. **Benennung bekannter Lieferanten**

9.1.3.1. Der Flughafenbetreiber benennt als bekannte Lieferanten Stellen, die Flughafenlieferungen durchführen und für die in Nummer 9.1.4 genannten Sicherheitskontrollen zuständig sind.

▼M9

9.1.3.2. Um als bekannter Lieferant benannt zu werden, muss die betreffende Stelle dem Flughafenbetreiber die „Verpflichtungserklärung — Bekannter Lieferant von Flughafenlieferungen“ gemäß Anlage 9-A vorlegen. Diese Erklärung wird von dem Bevollmächtigten unterzeichnet.

Die unterzeichnete Erklärung wird vom Flughafenbetreiber als Validierungsnachweis aufbewahrt.

▼B

9.1.3.3. Erfolgen während eines Zeitraums von 2 Jahren keine Lieferungen, so erlischt der Status des bekannten Lieferanten.

9.1.3.4. Haben die zuständige Behörde oder der Flughafenbetreiber Zweifel daran, dass der bekannte Lieferant die Anforderungen gemäß Nummer 9.1.4 noch erfüllt, entzieht der Flughafenbetreiber ihm den Status als bekannter Lieferant.

▼M9

9.1.4. **Sicherheitskontrollen, die von bekannten Lieferanten oder Flughafenbetreibern durchzuführen sind**

Der bekannte Lieferant von Flughafenlieferungen oder der Flughafenlieferungen in den Sicherheitsbereich verbringende Flughafenbetreiber

a) benennt eine Person, die für die Sicherheit im Unternehmen zuständig ist,

b) gewährleistet, dass Personen mit Zugang zu Flughafenlieferungen eine allgemeine Schulung des Sicherheitsbewusstseins gemäß Nummer 11.2.7 erhalten, bevor sie Zugang zu diesen Lieferungen erhalten,

c) verhindert unbefugten Zugang zu seinem Betriebsgelände sowie den Flughafenlieferungen,

d) gewährleistet hinreichend, dass in den Flughafenlieferungen keine verbotenen Gegenstände verborgen sind, und

e) bringt manipulationssichere Siegel an allen Fahrzeugen und/oder Behältern an, in denen Flughafenlieferungen befördert werden, oder schützt diese physisch.

▼M9

Buchstabe e gilt nicht für Beförderungen auf der Luftseite.

Nutzt ein bekannter Lieferant ein anderes Unternehmen, das kein bekannter Lieferant des Flughafenbetreibers für die Beförderung von Flughafenlieferungen ist, so stellt der bekannte Lieferant sicher, dass alle unter dieser Nummer genannten Sicherheitskontrollen durchgeführt werden.

▼B

9.2. SCHUTZ VON FLUGHAFENLIEFERUNGEN

Die Einzelbestimmungen für den Schutz von Flughafenlieferungen sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.

▼M1

9.3. ZUSÄTZLICHE SICHERHEITSBESTIMMUNGEN FÜR LIEFERUNGEN VON FLÜSSIGKEITEN, AEROSOLEN UND GELEN UND MANIPULATIONSSICHEREN BEUTELN

1. Lieferungen von manipulationssicheren Beuteln sind in manipulationssicherer Verpackung in einen luftseitigen Bereich jenseits der Stelle, an der die Bordkarten kontrolliert werden, oder in einen Sicherheitsbereich zu liefern.

2. Nach der ersten Abnahme auf der Luftseite oder in einem Sicherheitsbereich und bis zu ihrem endgültigen Verkauf durch die Verkaufsstelle sind die Flüssigkeiten, Aerosole und Gele sowie die manipulationssicheren Beutel vor unbefugten Eingriffen zu schützen.

3. Die ausführlichen Vorschriften zu den zusätzlichen Sicherheitsbestimmungen für Lieferungen von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen sowie manipulationssicheren Beuteln sind Gegenstand eines separaten Beschlusses.

▼M9

ANLAGE 9-A

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG

BEKANNTER LIEFERANT VON FLUGHAFENLIEFERUNGEN

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und ihrer Durchführungsbestimmungen

erkläre ich hiermit:

— [Name des Unternehmens]

a) benennt eine Person, die für die Sicherheit im Unternehmen zuständig ist,

b) gewährleistet, dass Personen mit Zugang zu Flughafenlieferungen eine allgemeine Schulung des Sicherheitsbewusstseins gemäß Nummer 11.2.7 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 erhalten, bevor sie Zugang zu diesen Lieferungen erhalten,

c) verhindert unbefugten Zugang zu seinem Betriebsgelände sowie den Flughafenlieferungen,

d) gewährleistet hinreichend, dass in den Flughafenlieferungen keine verbotenen Gegenstände verborgen sind, und

e) bringt manipulationssichere Siegel an allen Fahrzeugen und/oder Behältern an, in denen Flughafenlieferungen befördert werden, oder schützt diese physisch (gilt nicht für Beförderungen auf der Luftseite).

▼M9

Bei Nutzung eines anderen Unternehmens, das kein bekannter Lieferant des Flughafenbetreibers für die Beförderung von Lieferungen ist, stellt [Name des Unternehmens] sicher, dass alle oben genannten Sicherheitskontrollen durchgeführt werden;

— um die Erfüllung der Vorschriften zu gewährleisten, wird [Name des Unternehmens] bei allen Inspektionen den Anforderungen entsprechend uneingeschränkt kooperieren und den Inspektoren auf Verlangen Zugang zu allen Unterlagen gewähren;

— [Name des Unternehmens] unterrichtet [den Flughafenbetreiber] über alle ernsthaften Sicherheitsverstöße und verdächtigen Umstände, die in Bezug auf die Flughafenlieferungen relevant sein können, insbesondere über jeden Versuch, in den Flughafenlieferungen gefährliche Gegenstände zu verbergen;

— [Name des Unternehmens] stellt sicher, dass alle betroffenen Mitarbeiter eine angemessene Schulung gemäß Kapitel 11 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 erhalten und sich ihrer Sicherheitsverantwortung bewusst sind;

— [Name des Unternehmens] unterrichtet [den Flughafenbetreiber], wenn es

a) seine Tätigkeit einstellt, oder

b) die Anforderungen der einschlägigen EU-Rechtsvorschriften nicht mehr erfüllen kann.

Ich übernehme die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Bevollmächtigter:

Name:

Datum:

Unterschrift:

▼B

10. SICHERHEITSMASSNAHMEN WÄHREND DES FLUGS

Keine Bestimmungen in dieser Verordnung.

11. EINSTELLUNG UND SCHULUNG VON PERSONAL

11.0. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

11.0.1. Die Behörde, der Flughafenbetreiber, das Luftfahrtunternehmen oder sonstige Firma, die Personen einsetzt, die Maßnahmen durchführen oder für deren Durchführung verantwortlich sind, welche aufgrund des nationalen Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt nach Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 in ihrer Zuständigkeit liegen, stellt sicher, dass diese Personen die Anforderungen dieses Kapitels erfüllen.

11.0.2. Im Sinne dieses Kapitels bedeutet „Zertifizierung“ eine förmliche Bewertung und Bestätigung durch eine zuständige Behörde oder in ihrem Namen, durch die nachgewiesen wird, dass die betreffende Person die einschlägige Ausbildung abgeschlossen hat und über die nötige Qualifikation verfügt, um die ihr zugewiesenen Aufgaben in angemessener Weise durchzuführen.

11.0.3. Im Sinne dieses Kapitels bedeutet „Staat des Wohnsitzes“ jedes Land, in dem die Person 6 Monate oder länger ununterbrochen wohnhaft war, und „Lücke“ in Ausbildungs- oder Beschäftigungszeiten bedeutet jede Unterbrechung von mehr als 28 Tagen.

11.0.4. Die von Personen vor ihrer Einstellung erworbenen Qualifikationen können bei der Bewertung des Schulungsbedarfs im Rahmen dieses Kapitels berücksichtigt werden.

▼M11

_____

▼B

11.1. EINSTELLUNG

11.1.1. Personen, die eingestellt werden, um Kontrollen und Zugangskontrollen oder andere Sicherheitskontrollen in Sicherheitsbereichen durchzuführen oder die Verantwortung für die Durchführung dieser Kontrollen übernehmen sollen, müssen eine Zuverlässigkeitsüberprüfung erfolgreich durchlaufen haben.

11.1.2. Personen, die eingestellt werden, um Kontrollen und Zugangskontrollen oder andere Sicherheitskontrollen in anderen Bereichen als Sicherheitsbereichen durchzuführen oder die Verantwortung für die Durchführung dieser Kontrollen übernehmen sollen, müssen eine Zuverlässigkeitsüberprüfung oder eine beschäftigungsbezogene Überprüfung erfolgreich durchlaufen haben. Wenn in dieser Verordnung nicht anders bestimmt, entscheidet die zuständige Behörde nach Maßgabe der anwendbaren nationalen Vorschriften, ob eine Zuverlässigkeitsüberprüfung oder eine beschäftigungsbezogene Überprüfung durchzuführen ist.

11.1.3. Nach Maßgabe der gemeinschaftlichen und der nationalen Vorschriften umfasst eine Zuverlässigkeitsüberprüfung zumindest:

a) die Feststellung der Identität der betreffenden Person anhand der zum Nachweis vorgelegten Papiere,

b) die Prüfung der Strafregistereinträge in allen Staaten des Wohnsitzes mindestens während der letzten 5 Jahre, und

c) ►C3 die Erfassung aller Beschäftigungsverhältnisse, Aus- und Weiterbildungen und jeglicher Lücken mindestens während der letzten 5 Jahre. ◄

11.1.4. Nach Maßgabe der gemeinschaftlichen und der nationalen Vorschriften umfasst eine beschäftigungsbezogene Überprüfung zumindest:

a) die Feststellung der Identität der betreffenden Person anhand der zum Nachweis vorgelegten Papiere,

b) ►C3 die Erfassung aller Beschäftigungsverhältnisse, Aus- und Weiterbildungen und jeglicher Lücken mindestens während der letzten 5 Jahre ◄, und

c) die Aufforderung der betreffenden Person zur Unterzeichnung einer Erklärung, in der sämtliche Straffälligkeiten in allen Staaten des Wohnsitzes mindestens während der letzten 5 Jahre aufgeführt sind.

11.1.5. Die Zuverlässigkeitsüberprüfung oder die beschäftigungsbezogene Überprüfung sind durchzuführen, bevor die betreffende Person an Sicherheitsschulungen teilnimmt, die den Zugang zu öffentlich nicht zugänglichen Informationen umfassen.

11.1.6. Das Einstellungsverfahren für alle Personen, die gemäß den Nummern 11.1.1 und 11.1.2 eingestellt werden, umfasst zumindest eine schriftliche Bewerbung und ein Einstellungsgespräch zur Erstbewertung von Fähigkeiten und Eignungen.

11.1.7. Personen, die zur Durchführung von Sicherheitskontrollen eingestellt werden, müssen über die erforderlichen mentalen und physischen Fähigkeiten und Eignungen zur wirksamen Wahrnehmung der ihnen zugewiesenen Aufgaben verfügen und sind bereits zu Anfang des Einstellungsverfahrens auf die Art dieser Anforderungen hinzuweisen.

Diese Fähigkeiten und Eignungen sind im Einstellungsverfahren sowie ggf. vor Ende der Probezeit zu bewerten.

11.1.8. Die Einstellungsunterlagen, einschließlich der Ergebnisse etwaiger Bewertungstests, sind für alle Personen, die gemäß den Nummern 11.1.1 und 11.1.2 eingestellt werden, mindestens für die Dauer der Laufzeit ihres Vertrags aufzubewahren.

11.2. SCHULUNG

11.2.1. **Allgemeine Schulungsauflagen**

11.2.1.1. Das Personal muss die einschlägige Schulung erfolgreich abgeschlossen haben, bevor es Sicherheitskontrollen unbeaufsichtigt durchführen darf.

▼B

11.2.1.2. Die Schulung von Personen, die die in Nummer 11.2.3.1 bis 11.2.3.5 und Nummer 11.2.4 genannten Aufgaben durchführen, umfasst theoretische, praktische und einsatzspezifische Elemente.

11.2.1.3. Die Schulungsinhalte müssen von der zuständigen Behörde festgelegt oder genehmigt werden, bevor:

a) ein Ausbilder Schulungen aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen durchführt, oder

b) computergestützte Schulungen stattfinden, um die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu erfüllen.

Computergestützte Schulungen können mit oder ohne Unterstützung durch einen Ausbilder durchgeführt werden.

11.2.1.4. Die Schulungsnachweise aller geschulten Personen werden zumindest für die Dauer der Laufzeit ihres Vertrags aufbewahrt.

11.2.2. **Basisschulung**

Die Basisschulung von Personen, die die in Nummer 11.2.3.1, 11.2.3.4 und 11.2.3.5 sowie 11.2.4, 11.2.5 und 11.5 aufgeführten Aufgaben durchführen, muss folgende Qualifikationen gewährleisten:

a) Kenntnis über frühere unrechtmäßige Eingriffe in der Zivilluftfahrt, Terroranschläge und aktuelle Bedrohungen,

b) Kenntnis der Rechtsvorschriften für die Luftsicherheit,

c) Kenntnis über Ziele und Struktur der Luftsicherheit, einschließlich der Verpflichtungen und Zuständigkeiten von Personen, die Sicherheitskontrollen durchführen,

d) Kenntnis der Verfahren für Zugangskontrollen,

e) Kenntnis der auf dem betreffenden Flughafen verwendeten Ausweise,

f) Kenntnis der Verfahren für das Anhalten von Personen und der Umstände, unter denen Personen angehalten oder gemeldet werden sollten,

g) Kenntnis der Meldeverfahren,

h) Fähigkeit zur Identifizierung verbotener Gegenstände,

i) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf sicherheitsrelevante Zwischenfälle,

j) Kenntnis der möglichen Einflüsse von menschlichem Verhalten und menschlichen Reaktionen auf das Niveau der Sicherheit und

k) Fähigkeit, klar und selbstsicher zu kommunizieren.

11.2.3. **Tätigkeitsspezifische Schulung von Personen, die Sicherheitskontrollen durchführen**

11.2.3.1. Die tätigkeitsspezifische Schulung von Personen, die für die Kontrolle von Personen, Handgepäck, mitgeführten Gegenständen und aufgegebenem Gepäck zuständig sind, muss folgende Qualifikationen gewährleisten:

a) Kenntnis der Konfiguration der jeweiligen Kontrollstelle und der Kontrollverfahren,

b) Kenntnis der Möglichkeiten zum Verstecken verbotener Gegenstände,

c) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf die Entdeckung verbotener Gegenstände,

d) Kenntnis der Möglichkeiten und Grenzen der verwendeten Sicherheitsausrüstung oder Kontrollverfahren,

▼B

e) Kenntnis der Sofortmaßnahmen,

sowie in Fällen, in denen die der betreffenden Person zugewiesenen Aufgaben dies erfordern:

f) zwischenmenschliche Kompetenzen, insbesondere Fähigkeit im Umgang mit kulturellen Unterschieden und mit potenziell gefährlichen Fluggästen,

g) Kenntnis der Techniken für Durchsuchungen von Hand,

h) Fähigkeit zur Durchführung von Durchsuchungen von Hand mit ausreichender Zuverlässigkeit, um die Entdeckung versteckter verbotener Gegenstände hinreichend zu gewährleisten,

i) Kenntnis der Ausnahmen von Kontrollen und besonderer Sicherheitsverfahren,

j) Fähigkeit zur Bedienung der eingesetzten Sicherheitsausrüstung,

k) Fähigkeit zur korrekten Deutung der von der Sicherheitsausrüstung angezeigten Bilder und

l) Kenntnis der Schutzanforderungen für aufgegebenes Gepäck.

11.2.3.2. Die Schulung von Personen, die Fracht und Post kontrollieren, muss folgende Qualifikationen gewährleisten:

a) Kenntnis über frühere unrechtmäßige Eingriffe in der Zivilluftfahrt, Terroranschläge und aktuelle Bedrohungen,

b) Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften,

c) Kenntnis über Ziele und Struktur der Luftsicherheit, einschließlich der Verpflichtungen und Zuständigkeiten von Personen, die die Sicherheit der Lieferkette kontrollieren,

d) Fähigkeit zur Identifizierung verbotener Gegenstände,

e) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf die Entdeckung verbotener Gegenstände,

f) Kenntnis der Möglichkeiten und Grenzen der verwendeten Sicherheitsausrüstung oder Kontrollverfahren,

g) Kenntnis der Möglichkeiten zum Verstecken verbotener Gegenstände,

h) Kenntnis der Sofortmaßnahmen,

i) Kenntnis der Schutzanforderungen für Fracht und Post,

sowie in Fällen, in denen die der betreffenden Person zugewiesenen Aufgaben dies erfordern:

j) Kenntnis der Anforderungen für die Kontrolle von Fracht und Post, einschließlich Ausnahmen und besondere Sicherheitsverfahren,

k) Kenntnis der jeweiligen Kontrollmethoden für die verschiedenen Arten von Fracht und Post,

l) Kenntnis der Techniken für Durchsuchungen von Hand,

m) Fähigkeit zur Durchführung von Durchsuchungen von Hand mit ausreichender Zuverlässigkeit, um die Entdeckung versteckter verbotener Gegenstände hinreichend zu gewährleisten,

n) Fähigkeit zur Bedienung der eingesetzten Sicherheitsausrüstung,

o) Fähigkeit zur korrekten Deutung der von der Sicherheitsausrüstung angezeigten Bilder und

p) Kenntnis der Beförderungsanforderungen.

11.2.3.3. Die Schulung von Personen, die Kontrollen bei Post oder Material von Luftfahrtunternehmen, Bordvorräten und Flughafenlieferungen durchführen, muss folgende Qualifikationen gewährleisten:

a) Kenntnis über frühere unrechtmäßige Eingriffe in der Zivilluftfahrt, Terroranschläge und aktuelle Bedrohungen,

▼B

b) Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften,

c) Kenntnis über Ziele und Struktur der Luftsicherheit, einschließlich der Verpflichtungen und Zuständigkeiten von Personen, die die Sicherheit der Lieferkette kontrollieren,

d) Fähigkeit zur Identifizierung verbotener Gegenstände,

e) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf die Entdeckung verbotener Gegenstände,

f) Kenntnis der Möglichkeiten zum Verstecken verbotener Gegenstände,

g) Kenntnis der Sofortmaßnahmen,

h) Kenntnis der Möglichkeiten und Grenzen der verwendeten Sicherheitsausrüstung oder Kontrollverfahren,

sowie in Fällen, in denen die der betreffenden Person zugewiesenen Aufgaben dies erfordern:

i) Kenntnis der Techniken für Durchsuchungen von Hand,

j) Fähigkeit zur Durchführung von Durchsuchungen von Hand mit ausreichender Zuverlässigkeit, um die Entdeckung versteckter verbotener Gegenstände hinreichend zu gewährleisten,

k) Fähigkeit zur Bedienung der eingesetzten Sicherheitsausrüstung,

l) Fähigkeit zur korrekten Deutung der von der Sicherheitsausrüstung angezeigten Bilder und

m) Kenntnis der Beförderungsanforderungen.

11.2.3.4. Die spezifische Schulung von Personen, die Fahrzeugkontrollen durchführen, muss folgende Qualifikationen gewährleisten:

a) Kenntnis der rechtlichen Anforderungen für die Fahrzeugkontrolle, einschließlich Ausnahmen und besondere Sicherheitsverfahren,

b) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf die Entdeckung verbotener Gegenstände,

c) Kenntnis der Möglichkeiten zum Verstecken verbotener Gegenstände,

d) Kenntnis der Sofortmaßnahmen,

e) Kenntnis der Techniken für Fahrzeugkontrollen und

f) Fähigkeit zur Durchführung von Fahrzeugkontrollen mit ausreichender Zuverlässigkeit, um die Entdeckung versteckter verbotener Gegenstände hinreichend zu gewährleisten

11.2.3.5. Die spezifische Schulung von Personen, die Zugangskontrollen an einem Flughafen sowie Überwachungen und Streifengänge durchführen, muss folgende Qualifikationen gewährleisten:

a) Kenntnis der rechtlichen Anforderungen für Zugangskontrollen, einschließlich Ausnahmen und besondere Sicherheitsverfahren,

b) Kenntnis der auf dem betreffenden Flughafen verwendeten Zugangskontrollsysteme,

c) Kenntnis der Genehmigungen, einschließlich Flughafenausweise und Fahrzeugausweise, die zum Zugang zu den Bereichen der Luftseite berechtigen, sowie Fähigkeit, diese Zulassungen zu erkennen,

d) Kenntnis der Verfahren für Streifengänge, das Anhalten von Personen und der Umstände, unter denen Personen angehalten oder gemeldet werden sollten,

▼B

e) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf die Entdeckung verbotener Gegenstände,

f) Kenntnis der Sofortmaßnahmen und

g) zwischenmenschliche Kompetenzen, insbesondere Fähigkeit im Umgang mit kulturellen Unterschieden und mit potenziell gefährlichen Fluggästen.

11.2.3.6. Die Schulung von Personen, die Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchungen durchführen, muss folgende Qualifikationen gewährleisten:

a) Kenntnis der Rechtsvorschriften für Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchungen,

b) Kenntnis der Konfiguration des/der Luftfahrzeugtyp(en), an dem/denen die Person die Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchungen durchzuführen hat,

c) Fähigkeit zur Identifizierung verbotener Gegenstände,

d) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf die Entdeckung verbotener Gegenstände,

e) Kenntnis der Möglichkeiten zum Verstecken verbotener Gegenstände und

f) Fähigkeit zur Durchführung von Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchungen mit ausreichender Zuverlässigkeit, um die Entdeckung versteckter verbotener Gegenstände hinreichend zu gewährleisten.

11.2.3.7. Die Schulung von Personen, die mit der Sicherung von Luftfahrzeugen betraut sind, muss folgende Qualifikationen gewährleisten:

a) Kenntnis der Verfahren für die Sicherung der Luftfahrzeuge und die Verhinderung des unbefugten Zugangs zu ihnen,

b) Kenntnis der Verfahren zum Versiegeln von Luftfahrzeugen, wenn anwendbar,

c) Kenntnis der auf dem betreffenden Flughafen verwendeten Ausweise,

d) Kenntnis der Verfahren für das Anhalten von Personen und der Umstände, unter denen Personen angehalten oder gemeldet werden sollten und

e) Kenntnis der Sofortmaßnahmen.

11.2.3.8. Die Schulung von Personen, die mit der Zuordnung von aufgegebenem Gepäck betraut sind, muss folgende Qualifikationen gewährleisten:

a) Kenntnis über frühere unrechtmäßige Eingriffe in der Zivilluftfahrt, Terroranschläge und aktuelle Bedrohungen,

b) Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften,

c) Kenntnis über Ziele und Struktur der Luftsicherheit, einschließlich der Verpflichtungen und Zuständigkeiten von Personen, die Sicherheitskontrollen durchführen,

d) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf die Entdeckung verbotener Gegenstände,

e) Kenntnis der Sofortmaßnahmen,

f) Kenntnis der Anforderungen und Techniken für die Zuordnung von Fluggästen und Gepäck und

g) Kenntnis der Schutzanforderungen für Material von Luftfahrtunternehmen, das für die Abfertigung von Fluggästen und Gepäck verwendet wird.

▼B

11.2.3.9. ►C2 Die Schulung von Personen, die bei Fracht und Post andere Sicherheitskontrollen als Kontrollen durchführen oder die Zugang zu identifizierbarer Luftfracht oder Luftpost haben, muss folgende Qualifikationen gewährleisten: ◄

a) Kenntnis über frühere unrechtmäßige Eingriffe in der Zivilluftfahrt, Terroranschläge und aktuelle Bedrohungen,

b) Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften,

c) Kenntnis über Ziele und Struktur der Luftsicherheit, einschließlich der Verpflichtungen und Zuständigkeiten von Personen, die die Sicherheit der Lieferkette kontrollieren,

d) Kenntnis der Verfahren für das Anhalten von Personen und der Umstände, unter denen Personen angehalten oder gemeldet werden sollten,

e) Kenntnis der Meldeverfahren,

f) Fähigkeit zur Identifizierung verbotener Gegenstände,

g) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf die Entdeckung verbotener Gegenstände,

h) Kenntnis der Möglichkeiten zum Verstecken verbotener Gegenstände,

i) Kenntnis der Schutzanforderungen für Fracht und Post und

j) Kenntnis der Beförderungsanforderungen, wenn anwendbar.

11.2.3.10. ►C2 Die Schulung von Personen, die bei Post oder Material von Luftfahrtunternehmen, Bordvorräten und Flughafenlieferungen andere Sicherheitskontrollen als Kontrollen durchführen, muss folgende Qualifikationen gewährleisten: ◄

a) Kenntnis über frühere unrechtmäßige Eingriffe in der Zivilluftfahrt, Terroranschläge und aktuelle Bedrohungen,

b) Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften,

c) Kenntnis über Ziele und Struktur der Luftsicherheit, einschließlich der Verpflichtungen und Zuständigkeiten von Personen, die Sicherheitskontrollen durchführen,

d) Kenntnis der Verfahren für das Anhalten von Personen und der Umstände, unter denen Personen angehalten oder gemeldet werden sollten,

e) Kenntnis der Meldeverfahren,

f) Fähigkeit zur Identifizierung verbotener Gegenstände,

g) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf die Entdeckung verbotener Gegenstände,

h) Kenntnis der Möglichkeiten zum Verstecken verbotener Gegenstände,

i) Kenntnis der jeweils geltenden Schutzanforderungen für Post oder Material von Luftfahrtunternehmen, Bordvorräte und Flughafenlieferungen und

j) Kenntnis der Beförderungsanforderungen, wenn anwendbar.

▼B

11.2.4. **Spezifische Schulung von Personen, die mit der unmittelbaren Aufsicht über Personen betraut sind, die Sicherheitskontrollen durchführen (Aufsichtspersonal)**

Die spezifische Schulung von Aufsichtspersonal muss zusätzlich zu den Qualifikationen der beaufsichtigten Personen folgende Qualifikationen gewährleisten:

a) Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften und der Verfahren für ihre Einhaltung,

b) Kenntnis der Aufsichtsaufgaben,

c) Kenntnis der internen Qualitätskontrolle,

d) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf die Entdeckung verbotener Gegenstände,

e) Kenntnis der Sofortmaßnahmen,

f) Fähigkeit zur Betreuung und Schulung am Arbeitsplatz und zur Motivation anderer,

sowie in Fällen, in denen die der betreffenden Person zugewiesenen Aufgaben dies erfordern:

g) Kenntnisse in Techniken der Konfliktbewältigung und

h) Kenntnis der Möglichkeiten und Grenzen der verwendeten Sicherheitsausrüstung oder Kontrollverfahren.

11.2.5. **Spezifische Schulung von Personen, die auf nationaler oder lokaler Ebene allgemeine Verantwortung dafür tragen, dass ein Sicherheitsprogramm und seine Durchführung allen Rechtsvorschriften entspricht (Sicherheitsbeauftragte)**

Die spezifische Schulung von Sicherheitsbeauftragten muss folgende Qualifikationen gewährleisten:

a) Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften und der Verfahren für ihre Einhaltung,

b) Kenntnisse der internen, nationalen, gemeinschaftlichen und internationalen Qualitätskontrolle,

c) Fähigkeit zur Motivation anderer,

d) Kenntnis der Möglichkeiten und Grenzen der verwendeten Sicherheitsausrüstung oder Kontrollverfahren.

11.2.6. **Schulung von anderen Personen als Fluggästen, die unbegleiteten Zugang zu Sicherheitsbereichen benötigen**

11.2.6.1. Andere Personen als Fluggäste, die unbegleiteten Zugang zu Sicherheitsbereichen benötigen, und nicht unter die Nummern 11.2.3 bis 11.2.5 und 11.5 fallen, erhalten eine Schulung des Sicherheitsbewusstseins, bevor sie eine Genehmigung erhalten, die unbegleiteten Zugang zu Sicherheitsbereichen verschafft.

11.2.6.2. Die Schulung des Sicherheitsbewusstseins muss folgende Qualifikationen gewährleisten:

a) Kenntnis über frühere unrechtmäßige Eingriffe in der Zivilluftfahrt, Terroranschläge und aktuelle Bedrohungen,

b) Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften,

c) Kenntnis über Ziele und Struktur der Luftsicherheit, einschließlich der Verpflichtungen und Zuständigkeiten von Personen, die Sicherheitskontrollen durchführen,

▼B

d) Kenntnis der Konfiguration der jeweiligen Kontrollstelle und der Kontrollverfahren,

e) Kenntnisse über die Zugangskontrolle und die einschlägigen Kontrollverfahren,

f) Kenntnis der auf dem betreffenden Flughafen verwendeten Flughafenausweise,

g) Kenntnis der Meldeverfahren und

h) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf sicherheitsrelevante Zwischenfälle.

11.2.6.3. Jede Person, die an einer Schulung des Sicherheitsbewusstseins teilnimmt, muss ihre Kenntnis aller in Nummer 11.2.6.2 aufgeführten Themen nachweisen, bevor sie eine Genehmigung erhält, die ihr unbegleiteten Zugang zu Sicherheitsbereichen verschafft.

▼M9

11.2.7. **Allgemeine Schulung des Sicherheitsbewusstseins**

Die allgemeine Schulung des Sicherheitsbewusstseins muss folgende Qualifikationen gewährleisten:

a) Kenntnis über frühere unrechtmäßige Eingriffe in der Zivilluftfahrt, Terroranschläge und aktuelle Bedrohungen,

b) Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften,

c) Kenntnis der Ziele und Struktur der Luftsicherheit im jeweiligen Arbeitsumfeld, einschließlich der Verpflichtungen und Zuständigkeiten von Personen, die Sicherheitskontrollen durchführen,

d) Kenntnis der Meldeverfahren und

e) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf sicherheitsrelevante Zwischenfälle.

Jede Person, die an einer allgemeinen Schulung des Sicherheitsbewusstseins teilnimmt, muss vor Dienstantritt ihre Kenntnis aller unter dieser Nummer aufgeführten Themen nachweisen.

▼M8

11.3. ZERTIFIZIERUNG ODER ZULASSUNG

11.3.1. Für Personen, die die in Nummer 11.2.3.1 bis 11.2.3.5 aufgeführten Aufgaben durchführen, gilt:

a) sie benötigen eine Erstzertifizierung oder -zulassung und

b) bei Personen, die Röntgen- oder EDS-Ausrüstungen bedienen oder bei menschlichen Überprüfern von Sicherheitsscannern ist eine erneute Zertifizierung zumindest alle 3 Jahre erforderlich, und

c) bei allen sonstigen Personen ist mindestens alle 5 Jahre eine erneute Zertifizierung oder Zulassung erforderlich.

11.3.2. Personen, die Röntgen- oder EDS-Ausrüstungen bedienen oder menschliche Überprüfer von Sicherheitsscannern müssen im Rahmen der Erstzertifizierung oder -zulassung einen standardisierten Bildauswertungstest bestehen.

11.3.3. Das Verfahren der erneuten Zertifizierung oder Zulassung für Personen, die Röntgen- oder EDS-Ausrüstungen bedienen, oder für menschliche Überprüfer von Sicherheitsscannern umfasst sowohl den standardisierten Bildauswertungstest als auch eine Bewertung der betrieblichen Leistung.

▼M8

11.3.4. Wird das Verfahren der erneuten Zertifizierung oder Zulassung nicht vollständig innerhalb einer angemessenen Frist (die in der Regel drei Monate nicht überschreitet) abgeschlossen, werden die diesbezüglichen Sicherheitszulassungen entzogen.

11.3.5. Die Zertifizierungs- oder Zulassungsnachweise aller Personen, die eine Zertifizierung oder Zulassung durchlaufen haben, werden zumindest für die Dauer der Laufzeit ihres Vertrags aufbewahrt.

▼B

11.4. FORTBILDUNG

11.4.1. Personen, die Röntgen- oder EDS-Ausrüstungen bedienen, müssen sich Fortbildungen unterziehen, die Bilderkennungsschulungen und Tests umfassen. Mögliche Formen sind:

a) Unterricht im Schulungsräumen und/oder computergestützt oder

b) TIP-Fortbildung am Arbeitsplatz, sofern eine TIP-Bibliothek mit mindestens 6 000 Bildern, wie unten angegeben, mit der eingesetzten Röntgen- oder EDS-Ausrüstung verwendet wird und die betreffende Person mindestens ein Drittel ihrer Arbeitszeit mit dieser Ausrüstung arbeitet.

Die Testergebnisse werden der betreffenden Person vorgelegt und archiviert, sie können bei der erneuten Zertifizierung oder Genehmigung berücksichtigt werden.

Die Fortbildung der betroffenen Personen in Schulungsräumen oder als computergestützte Fortbildung muss Bilderkennungsschulungen und Tests im Umfang von mindestens 6 Stunden pro Halbjahr umfassen. Dabei ist eine Bildbibliothek mit mindestens 1 000 Bildern von mindestens 250 verschiedenen gefährlichen Gegenständen, einschließlich Bildern von Teilen gefährlicher Gegenstände, zu verwenden, wobei jeder Gegenstand in Bildern aus verschiedenen Winkeln zu präsentieren ist. Für die Fortbildung und die Tests ist eine nicht vorhersehbare Auswahl von Bildern aus der Bibliothek zu verwenden.

Bei der TIP-Fortbildung am Arbeitsplatz muss die TIP-Bibliothek mindestens 6 000 Bilder von mindestens 1 500 verschiedenen gefährlichen Gegenständen, einschließlich Bildern von Teilen gefährlicher Gegenstände, umfassen, wobei jeder Gegenstand in Bildern aus verschiedenen Winkeln zu präsentieren ist.

▼M8

11.4.1.1. Menschliche Überprüfer von Sicherheitsscannern müssen sich Fortbildungen unterziehen, die Bilderkennungsschulungen und Tests umfassen. Diese werden als Unterricht in Schulungsräumen und/oder computergestützt alle 6 Monate mit einer Dauer von mindestens 6 Stunden durchgeführt.

Die Testergebnisse werden der betreffenden Person vorgelegt und archiviert, sie können bei der erneuten Zertifizierung oder Zulassung berücksichtigt werden.

▼B

11.4.2. Personen, die die in Nummer 11.2 aufgeführten Aufgaben durchführen, jedoch andere als die in Nummer 11.4.1 genannten, müssen sich Fortbildungen in geeigneten Intervallen unterziehen, die eine Aufrechterhaltung der Qualifikationen und eine Aneignung neuer Qualifikationen entsprechend den Sicherheitsentwicklungen gewährleisten.

Fortbildungen

▼M9

a) betreffen Qualifikationen, die bei der ersten Grundausbildung, der spezifischen Ausbildung und der Schulung des Sicherheitsbewusstseins erworben wurden, und erfolgen mindestens einmal alle fünf Jahre, oder — wenn die Qualifikationen über 6 Monate nicht angewandt wurden — vor der Wiederaufnahme der sicherheitsrelevanten Tätigkeiten, und

▼B

b) haben neue oder erweiterte Qualifikationen zum Gegenstand, die erforderlich sind, um Personen, die Sicherheitskontrollen durchführen oder für ihre Durchführung verantwortlich sind, zeitnah für neue Bedrohungen zu sensibilisieren und sie mit neuen Rechtsvorschriften rechtzeitig zum Zeitpunkt ihrer Anwendbarkeit vertraut zu machen.

Die unter a genannten Anforderungen gelten nicht für Qualifikationen, die bei spezifischen Ausbildungen erworben wurden und für die der betreffenden Person zugewiesenen Aufgaben nicht mehr benötigt werden.

11.4.3. Die Fortbildungsnachweise aller ausgebildeten Personen werden zumindest für die Dauer der Laufzeit ihres Vertrags aufbewahrt.

▼M11

11.5. QUALIFIKATION VON AUSBILDERN

11.5.1. Die zuständige Behörde führt Listen zertifizierter Ausbilder, die den Anforderungen gemäß 11.5.2 oder 11.5.3 entsprechen, oder hat Zugriff auf diese Listen.

11.5.2. Ausbilder müssen eine Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß Nummer 11.1.3 erfolgreich absolviert haben und die einschlägigen Qualifikationen oder Kenntnisse nachweisen.

11.5.3. Ausbilder, die eingestellt wurden oder in dieser Verordnung genannte Schulungen durchgeführt haben, bevor die Verordnung in Kraft getreten ist, müssen der zuständigen Behörde zumindest nachweisen, dass sie

a) über die in Nummer 11.5.5 genannten Kenntnisse und Kompetenzen verfügen und

b) nur Schulungen durchführen, die von der zuständigen Behörde gemäß Nummer 11.2.1.3 genehmigt wurden.

11.5.4. Voraussetzung für eine Zertifizierung als Ausbilder mit Qualifikation für Schulungen gemäß den Nummern 11.2.3.1 bis 11.2.3.5 sowie 11.2.4 und 11.2.5 sind Kenntnisse des Arbeitsumfeldes in dem relevanten Bereich der Luftsicherheit sowie Qualifikationen und Kompetenzen in folgenden Bereichen:

a) Schulungstechniken und

b) zu vermittelnde Elemente der Sicherheit.

11.5.5. Die zuständige Behörde übernimmt entweder selbst die Schulung von Ausbildern oder genehmigt und führt eine Liste geeigneter Sicherheitsschulungskurse. Die zuständige Behörde stellt sicher, dass Ausbilder regelmäßig Schulungen oder Informationen zu Entwicklungen in den relevanten Bereichen erhalten.

11.5.6. Stellt die zuständige Behörde fest, dass die Schulung durch einen qualifizierten Ausbilder nicht mehr zu den einschlägigen Kompetenzen führt, entzieht sie entweder die Genehmigung für die Schulung oder stellt je nach Sachlage sicher, dass der betreffende Ausbilder suspendiert oder von der Liste der qualifizierten Ausbilder gestrichen wird.

11.6. DIE EU-VALIDIERUNG DER LUFTSICHERHEIT

11.6.1. Die EU-Validierung der Luftsicherheit ist ein standardisiertes, dokumentiertes, unparteiisches und objektives Verfahren zur Erlangung und Bewertung von Nachweisen, mit denen ermittelt wird, bis zu welchem Grad die validierte Stelle die Anforderungen erfüllt, die durch die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihre Durchführungsbestimmungen vorgegeben sind.

11.6.2. **Die EU-Validierung der Luftsicherheit**

a) kann erforderlich sein, um einen rechtlichen Status nach der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihren Durchführungsbestimmungen zu erlangen oder aufrechtzuerhalten;

▼**M11**

b) kann im Einklang mit diesem Kapitel von einer zuständigen Behörde oder einem als EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit zugelassenen Validierungsprüfer oder einem als gleichwertig anerkannten Validierungsprüfer durchgeführt werden;

c) beurteilt Sicherheitsmaßnahmen, die unter der Verantwortung der validierten Stelle angewendet werden, oder Teile davon, für die die Stelle die Validierung anstrebt. Sie umfasst mindestens

(1) eine Bewertung der sicherheitsrelevanten Dokumentation, einschließlich des Sicherheitsprogramms der validierten Stelle oder dessen Äquivalent, und

(2) eine Überprüfung der Umsetzung der Luftsicherheitsmaßnahmen bezüglich des relevanten Betriebs der validierten Stelle, was eine Überprüfung vor Ort einschließt, sofern nichts anderes angegeben ist.

d) wird von allen Mitgliedstaaten anerkannt.

11.6.3. **Zulassungsanforderungen für EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit**

11.6.3.1. Die Mitgliedstaaten lassen EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit auf der Grundlage der Konformitätsbewertungskapzität zu, die Folgendes umfasst:

a) Unabhängigkeit von der geprüften Branche, sofern nichts anderes angegeben ist.

b) Entsprechende Kompetenz des Personals im zu validierenden Bereich der Sicherheit sowie Methoden zur Aufrechterhaltung dieser Kompetenz auf dem in 11.6.3.5 genannten Niveau.

c) Funktionalität und Eignung von Validierungsverfahren.

11.6.3.2. Gegebenenfalls werden bei der Zulassung Akkreditierungszertifikate bezüglich der relevanten harmonisierten Normen berücksichtigt, namentlich EN-ISO/IEC 17020, statt dass eine Neubewertung der Kapazität zur Konformitätsbewertung vorgenommen wird.

11.6.3.3. EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit kann eine natürliche oder juristische Person sein.

11.6.3.4. Die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) eingerichtete nationale Akkreditierungsstelle kann befugt werden, die Kapazität zur Konformitätsbewertung juristischer Personen hinsichtlich der Durchführung der EU-Validierung der Luftsicherheit zu akkreditieren, Verwaltungsmaßnahmen in diesem Zusammenhang zu erlassen und Tätigkeiten zur EU-Validierung der Luftsicherheit zu überwachen.

11.6.3.5. Jede natürliche Person, die die EU-Validierung der Luftsicherheit durchführt, muss über eine angemessene Kompetenz und einen geeigneten Hintergrund verfügen und

a) einer Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß Nummer 11.1.3 unterzogen worden sein, die mindestens alle fünf Jahre wiederholt wird;

b) die EU-Validierung der Luftsicherheit unparteiisch und objektiv durchführen, sich der Bedeutung der Unabhängigkeit im Klaren sein und Methoden zur Vermeidung von Interessenkonflikten in Bezug auf die validierte Stelle anwenden;

([1]) ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.

▼**M11**

c) über ausreichende theoretische Kenntnisse und praktische Erfahrung im Bereich der Qualitätskontrolle sowie die jeweiligen Fähigkeiten und persönlichen Eigenschaften zur Sammlung, Aufzeichnung und Bewertung der Feststellungen auf der Grundlage einer Prüfliste verfügen. Insbesondere in Bezug auf

1. die Grundsätze, Verfahren und Techniken für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften,

2. Faktoren, die sich auf die menschliche Leistungsfähigkeit und Aufsicht auswirken,

3. Rolle und Befugnisse des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit, auch hinsichtlich der Behandlung von Interessenkonflikten;

d) entsprechende Kompetenz aufgrund der Schulung und/oder einer Mindestberufserfahrung bezüglich folgender Bereiche nachweisen:

1. allgemeine Grundsätze der Luftsicherheit der Union und der ICAO-Standards zur Luftsicherheit;

2. spezifische Standards im Zusammenhang mit der validierten Tätigkeit und wie sie auf den Betrieb anzuwenden sind;

3. für den Validierungsprozess relevante Sicherheitstechnologien und –verfahren;

e) Wiederholungsschulungen absolvieren, deren Häufigkeit gewährleistet, dass vorhandene Kompetenzen aufrechterhalten und neue Kompetenzen erworben werden, um Entwicklungen auf dem Gebiet der Luftsicherheit Rechnung zu tragen.

11.6.3.6. Die zuständige Behörde übernimmt entweder selbst die Schulung von EU-Validierungsprüfern für die Luftsicherheit oder genehmigt und führt eine Liste geeigneter Sicherheitsschulungskurse.

11.6.3.7. Die Mitgliedstaaten können die Zulassung eines EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit auf Validierungstätigkeiten beschränken, die ausschließlich im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats im Namen der zuständigen nationalen Behörde durchgeführt werden. In solchen Fällen finden die Anforderungen von Nummer 11.6.4.2 keine Anwendung.

11.6.3.8. Die Zulassung eines EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit ist für höchstens fünf Jahre gültig.

11.6.4. **Anerkennung und Entzug der Anerkennung von EU-Validierungsprüfern für die Luftsicherheit**

11.6.4.1. Ein EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit gilt erst als zugelassen, wenn die ihn betreffenden Angaben in der „Datenbank der Union für reglementierte Beauftragte und bekannte Versender“ eingetragen sind. Dem EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit ist ein Nachweis seines Status durch die zuständige Behörde oder in ihrem Namen auszustellen. Für den Zeitraum, in dem die Datenbank der Union für reglementierte Beauftragte und bekannte Versender keine Daten über EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit aufnehmen kann, übermittelt die betreffende zuständige Behörde die erforderlichen Angaben zu dem EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit der Kommission, die sie ihrerseits allen Mitgliedstaaten zugänglich macht.

11.6.4.2. Zugelassene EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit werden von allen Mitgliedstaaten anerkannt.

▼**M11**

11.6.4.3. Erfüllt ein EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit die in Nummer 11.6.3.1 oder Nummer 11.6.3.5 genannten Anforderungen nicht mehr, entziehen die zuständigen Behörden, die die Zulassung erteilt haben, die Zulassung und streichen den Validierungsprüfer aus der „Datenbank der Union für reglementierte Beauftragte und bekannte Versender".

11.6.4.4. Branchenverbände und unter ihrer Verantwortung stehende Stellen, die Qualitätssicherungsprogramme durchführen, können als EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit zugelassen werden, sofern gleichwertige Maßnahmen dieser Programme eine unparteiische und objektive Validierung gewährleisten. Die Anerkennung erfolgt in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden von mindestens zwei Mitgliedstaaten.

11.6.4.5. Die Kommission kann Validierungstätigkeiten von Behörden oder Validierungsprüfern für die Luftsicherheit anerkennen, die der Rechtshoheit eines Drittlands oder einer internationalen Organisation unterliegen und von diesem Drittland oder dieser Organisation anerkannt sind, wenn das Drittland oder die Organisation deren Gleichwertigkeit mit der EU-Validierung der Luftsicherheit bestätigen kann. Ein entsprechendes Verzeichnis ist in Anlage 6Fiii zu führen.

11.6.5. **Bericht über die EU-Validierung der Luftsicherheit („Validierungsbericht")**

11.6.5.1. Im Validierungsbericht ist die EU-Validierung der Luftsicherheit zu dokumentieren; er muss mindestens Folgendes enthalten:

a) eine ausgefüllte, vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit unterzeichnete Prüfliste, ggf. mit Bemerkungen der validierten Stelle mit den nötigen Einzelheiten,

b) eine von der geprüften Stelle unterzeichnete Verpflichtungserklärung und

c) eine von der Person, die die EU-Validierung der Luftsicherheit vornimmt, unterzeichnete Erklärung der Unabhängigkeit in Bezug auf die validierte Stelle.

11.6.5.2. Der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit stellt das Niveau der Erreichung der in der Prüfliste enthaltenen Ziele fest und dokumentiert die Feststellungen in dem entsprechenden Teil der Prüfliste.

11.6.5.3. In einer Verpflichtungserklärung hat sich die validierte Stelle zu verpflichten, die Tätigkeiten unter Anwendung der erfolgreich validierten betrieblichen Standards fortzusetzen.

11.6.5.4. Die validierte Stelle kann ihre Zustimmung oder Ablehnung des im Validierungsbericht festgestellten Niveaus der Zielerreichung erklären. Eine solche Erklärung wird Bestandteil des Validierungsberichts.

11.6.5.5. Die Paginierung, das Datum der EU-Validierung der Luftsicherheit und die Paraphen des Validierungsprüfers und der validierten Stelle auf jeder Seite weisen die Integrität des Validierungsberichts dar.

11.6.5.6. Standardmäßig ist der Bericht in englischer Sprache abzufassen und innerhalb eines Monats nach der Prüfung vor Ort ggf. der zuständigen Behörde sowie der validierten Stelle zu übermitteln.

▼M11

11.7. GEGENSEITIGE ANERKENNUNG DER SCHULUNG

11.7.1. Qualifikationen, die eine Person in einem Mitgliedstaat erworben hat, um die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu erfüllen, werden in anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

ANLAGE 11-A

ERKLÄRUNG DER UNABHÄNGIGKEIT — EU-VALIDIERUNGSPRÜFER FÜR DIE LUFTSICHERHEIT

a) Ich bestätige, dass ich das Niveau der Einhaltung der Vorschriften durch die validierte Stelle in unparteiischer und objektiver Weise ermittelt habe.

b) Ich bestätige, dass ich derzeit und in den beiden vorangegangenen Jahren kein Beschäftigter der validierten Stelle bin bzw. war.

c) Ich bestätige, dass ich kein wirtschaftliches oder sonstiges unmittelbares oder mittelbares Interesse am Ergebnis der Validierungstätigkeit, an der validierten Stelle oder an mit ihr verbundenen Unternehmen/Stellen habe.

d) Ich bestätige, dass ich derzeit und in den vorangegangenen 12 Monaten keine Geschäftsbeziehungen mit der validierten Stelle in Bereichen, die mit der Luftsicherheit in Zusammenhang stehen, wie Schulung und Beratung, über die Validierung hinaus habe bzw. hatte.

e) Ich bestätige, dass der Bericht über die EU-Validierung der Luftsicherheit auf einer gründlichen, auf ermittelten Tatsachen gegründeten Bewertung der einschlägigen Sicherheitsdokumentation, einschließlich des Sicherheitsprogramms der validierten Stelle oder eines gleichwertigen Dokuments, und Prüfungstätigkeiten vor Ort beruht.

f) Ich bestätige, dass der Bericht über die EU-Validierung der Luftsicherheit auf einer Bewertung aller sicherheitsrelevanten Bereiche beruht, zu denen der Validierungsprüfer auf der Grundlage der einschlägigen EU-Prüfliste Stellung zu nehmen hat.

g) Ich bestätige, dass ich bei der Validierung mehrerer Stellen in einer gemeinsamen Aktion eine Methodik angewandt habe, die die Erstellung getrennter Berichte über die EU-Validierung der Luftsicherheit für jede validierte Stelle ermöglicht und die Objektivität und Unparteilichkeit der Tatsachenermittlung und Bewertung gewährleistet.

h) Ich bestätige, dass ich keinerlei finanziellen oder sonstigen Vorteile angenommen habe, ausgenommen ein angemessenes Entgelt für die Validierung und eine Erstattung der Reise- und Aufenthaltskosten.

Ich übernehme die volle Verantwortung für den Bericht über die EU-Validierung der Luftsicherheit.

Name der natürlichen Person, die die Validierung vorgenommen hat:

Name des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit:

Datum:

Unterschrift:

▼B

12. **SICHERHEITSAUSRÜSTUNG**

12.0. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

12.0.1. Die Behörde, der Betreiber oder die Stelle, die Ausrüstungen für die Durchführung der Maßnahmen einsetzt, für die sie/er aufgrund des nationalen Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt nach Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 zuständig ist, stellt durch vertretbare Maßnahmen sicher, dass die Ausrüstungen den Anforderungen dieses Kapitels entsprechen.

Informationen, die gemäß dem Beschluss 2001/844/EG, EGKS, Euratom der Kommission ([1]) als Verschlusssache eingestuft sind, erhalten die Hersteller von der zuständigen Behörde nur in dem Umfang, in dem die betreffenden Kenntnisse benötigt werden.

([1]) ABl. L 317 vom 3.12.2001, S. 1.

▼B

12.0.2. Alle Teile der Sicherheitsausrüstungen sind routinemäßig zu überprüfen.

12.1. METALLDETEKTORSCHLEUSEN (WTMD)

12.1.1. **Allgemeine Grundsätze**

12.1.1.1. Metalldetektorschleusen (WTMD) müssen in der Lage sein, zumindest spezifische Metallgegenstände einzeln oder zusammen mit anderen Objekten per Alarm aufzuspüren.

12.1.1.2. Die Aufspürung in der WTMD erfolgt unabhängig von der Lage und der Ausrichtung des Metallgegenstandes.

12.1.1.3. Die WTMD ist fest auf einer soliden Unterlage zu installieren.

12.1.1.4. Die WTMD muss eine visuelle Anzeige haben, die erkennbar macht, dass die Ausrüstung in Betrieb ist.

12.1.1.5. Die Vorrichtungen zur Justierung der Detektionseinstellungen der WTMD müssen geschützt und nur für befugte Personen zugänglich sein.

12.1.1.6. Die WTMD muss bei Entdeckung der in Nummer 12.1.1.1 genannten Metallgegenstände sowohl einen optischen als auch einen akustischen Alarm auslösen. Beide Alarmtypen müssen bis auf eine Entfernung von zwei Metern wahrnehmbar sein.

12.1.1.7. Der visuelle Alarm muss einen Hinweis auf die Intensität des von der WTMD aufgefangenen Signals geben.

12.1.1.8. Die WTMD ist so aufzustellen, dass ihr Betrieb nicht durch Störquellen beeinträchtigt wird.

▼M10

12.1.2. **Standards für WTMD**

12.1.2.1. Für WTMD gelten zwei Standards. Die einzelnen Anforderungen dieser Standards sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.

12.1.2.2. Alle ausschließlich für die Kontrolle von Personen, die keine Fluggäste sind, eingesetzten WTMD müssen dem Standard 1 entsprechen.

12.1.2.3. Alle für die Kontrolle von Fluggästen eingesetzten WTMD müssen dem Standard 2 entsprechen.

▼B

12.1.3. **Zusätzliche Anforderungen für WTMD**

Alle WTMD, für die ein Installierungsvertrag seit dem 5. Januar 2007 abgeschlossen wurde, müssen folgende Eigenschaften aufweisen:

a) Abgabe eines akustischen und/oder optischen Signals bei einem Prozentsatz von Personen, die durch die WTMD gehen und keinen Alarm im Sinne von Nummer 12.1.1.1 ausgelöst haben. Es muss möglich sein, den Prozentsatz einzustellen; und

b) Erfassung der Anzahl der kontrollierten Personen, ausgenommen Personen, die die WTMD in Gegenrichtung durchqueren, und

c) Erfassung der Anzahl der ausgelösten Alarme, sowie

d) Berechnung der Anzahl der ausgelösten Alarme im Verhältnis zur Zahl der kontrollierten Personen in Prozent.

▼B

12.2. METALLDETEKTOR-HANDGERÄTE (HHMD)

12.2.1. Die Metalldetektor-Handgeräte (HHMD) müssen sowohl Eisen- als auch Nichteisenmetalle aufspüren können. Die Entdeckung und die Ermittlung der Position des erkannten Metalls sind durch einen Alarm anzuzeigen.

12.2.2. Die Vorrichtungen zur Justierung der Empfindlichkeitseinstellungen der HHMD müssen geschützt und nur für befugte Personen zugänglich sein.

12.2.3. HHMD müssen einen akustischen Alarm abgeben, wenn sie Metallgegenstände entdecken. Der Alarm muss bis auf eine Entfernung von 1 Meter wahrnehmbar sein.

12.2.4. Die Funktionsweise der HHMD darf nicht durch Störquellen beeinträchtigt werden.

12.2.5. Die HHMD muss eine visuelle Anzeige haben, die erkennbar macht, dass die Ausrüstung in Betrieb ist.

12.3. RÖNTGENAUSRÜSTUNGEN

Röntgenausrüstungen müssen den in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegten spezifischen Anforderungen entsprechen.

12.4. SPRENGSTOFFDETEKTOREN (EDS-GERÄTE)

12.4.1. **Allgemeine Grundsätze**

12.4.1.1. Sprengstoffdetektoren (EDS-Geräte) müssen in der Lage sein, ab einer bestimmten Menge und darüber hinaus Einzelmengen von Sprengstoff in Gepäckstücken oder sonstigen Versandstücken aufzuspüren und durch Alarm zu melden.

12.4.1.2. Die Entdeckung muss unabhängig von Form, Anordnung oder Ausrichtung des Sprengstoffs erfolgen.

12.4.1.3. EDS müssen in jedem der folgenden Fälle einen Alarm erzeugen:

— Entdeckung von Sprengstoff sowie

— Entdeckung eines Gegenstands, der die Sprengstoffdetektion verhindert sowie

— zu große Dichte eines Gepäck- oder Versandstücks für die Analyse.

▼M7

12.4.2. **Standards für EDS**

12.4.2.1. Für EDS gelten drei Standards. Die einzelnen Anforderungen dieser Standards sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.

12.4.2.2. Alle EDS müssen dem Standard 1 entsprechen.

12.4.2.3. Die Gültigkeit von Standard 1 erlischt am 1. September 2012.

12.4.2.4. Die zuständige Behörde kann für EDS nach Standard 1, die zwischen dem 1. Januar 2003 und dem 1. September 2006 installiert wurden, den weiteren Betrieb längstens bis 1. Januar 2014 genehmigen.

12.4.2.5. Der Standard 2 gilt für alle ab dem 1. Januar 2007 installierten EDS, sofern nicht bereits vor dem 19. Oktober 2006 die Installation von EDS nach Standard 1 vertraglich vereinbart wurde.

12.4.2.6. Alle EDS müssen dem Standard 2 spätestens ab dem 1. September 2012 entsprechen, sofern nicht Nummer 12.4.2.4 Anwendung findet.

12.4.2.7. Die Gültigkeit von Standard 2 erlischt am 1. September 2020.

12.4.2.8. Die zuständige Behörde kann für EDS nach Standard 2, die zwischen dem 1. Januar 2011 und dem 1. September 2014 installiert wurden, den weiteren Betrieb längstens bis 1. September 2022 genehmigen.

▼M7

12.4.2.9. Die zuständige Behörde unterrichtet die Kommission, wenn sie die Genehmigung für den weiteren Betrieb von EDS nach Standard 2 über den 1. September 2020 hinaus erteilt.

12.4.2.10. Der Standard 3 gilt für alle ab dem 1. September 2014 installierten EDS.

12.4.2.11. Alle EDS müssen dem Standard 3 spätestens ab dem 1. September 2020 entsprechen, sofern nicht Nummer 12.4.2.8 Anwendung findet.

▼B

12.4.3. **Anforderungen an die Bildqualität für EDS**

Die Bildqualität für EDS muss den in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegten spezifischen Anforderungen entsprechen.

12.5. BILDPROJEKTION GEFÄHRLICHER GEGENSTÄNDE (THREAT IMAGE PROJECTION — TIP)

12.5.1. **Allgemeine Grundsätze**

12.5.1.1. TIP muss die Projektion virtueller Bilder von gefährlichen Gegenständen auf das Röntgenbild von Gepäckstücken oder sonstigen Versandstücken ermöglichen.

Die Projektion virtueller Bilder auf das Röntgenbild von kontrollierten Gepäck- und Versandstücken erfolgt in gleichmäßiger Verteilung und nicht in einer festgelegten Position.

Es muss möglich sein, den Prozentsatz der zu projizierenden virtuellen Bilder einzustellen.

12.5.1.2. TIP darf Leistung und normale Funktionsweise der Röntgenausrüstung nicht beeinträchtigen.

Der Kontrolleur darf keinen Hinweis darauf erhalten, dass die Projektion des virtuellen Bildes eines gefährlichen Gegenstandes bevorsteht oder erfolgt ist, bevor eine Meldung gemäß Nummer 12.5.2.2 erscheint.

12.5.1.3. Die Funktionen für die Verwaltung der TIP müssen geschützt werden und dürfen nur befugten Personen zugänglich sein.

12.5.2. **Struktur der TIP**

12.5.2.1. TIP beinhaltet zumindest Folgendes:

a) eine Bibliothek von virtuellen Bildern gefährlicher Gegenstände,

b) Funktionen für die Anzeige und das Löschen von Meldungen, sowie

c) eine Funktion für die Aufzeichnung und Darstellung der Reaktionen der einzelnen Kontrollpersonen.

12.5.2.2. TIP zeigt eine Meldung für die Kontrollperson an,

a) wenn die Kontrollperson reagiert hat und das virtuelle Bild eines gefährlichen Gegenstandes projiziert wurde,

b) wenn die Kontrollperson nicht reagiert hat und das virtuelle Bild eines gefährlichen Gegenstandes projiziert wurde,

c) wenn die Kontrollperson reagiert hat und kein virtuelles Bild eines gefährlichen Gegenstandes projiziert wurde, sowie

d) wenn der Versuch der Projektion eines virtuellen Bildes eines gefährlichen Gegenstandes scheiterte und für die Kontrollperson erkennbar war.

Die Meldung muss so angezeigt werden, dass sie das Bild des betreffenden Gepäck- bzw. Versandstücks nicht verdeckt.

Die Anzeige der Meldung muss bestehen bleiben, bis die Kontrollperson sie löscht. In den Fällen a und b muss die Meldung zusammen mit dem virtuellen Bild des gefährlichen Gegenstandes erscheinen.

▼B

12.5.2.3. Der Zugang zu der Ausrüstung, bei der TIP installiert ist und eingesetzt wird, muss an die Eingabe einer eindeutigen Kennung durch die Kontrollperson gebunden sein.

12.5.2.4. TIP muss so ausgelegt sein, dass sie die Reaktionen der einzelnen Kontrollpersonen über einen Zeitraum von mindestens 12 Monaten und in einem für Berichte verwendbaren Format speichern kann.

12.5.2.5. Daneben unterliegt die Struktur von TIP den zusätzlichen spezifischen Anforderungen eines gesonderten Beschlusses der Kommission.

12.6. SPRENGSTOFFSPURENDETEKTOREN (ETD)

Sprengstoffspurendetektoren (ETD) müssen in der Lage sein, Partikel oder Dämpfe von kontaminierten Oberflächen oder aus dem Inhalt von Gepäck- oder Versandstücken aufzunehmen und zu analysieren und durch Alarm die Anwesenheit von Sprengstoffspuren anzuzeigen.

12.7. AUSRÜSTUNGEN FÜR DIE KONTROLLE VON FLÜSSIGKEITEN, AEROSOLEN UND GELEN (LAG)

12.7.1. **Allgemeine Grundsätze**

▼M14

12.7.1.1 LEDS-Geräte müssen in der Lage sein, festgelegte und darüber hinaus gehende Mengen an gefährlichen Substanzen in LAG zu erkennen und durch einen Alarm auf diese hinzuweisen.

▼B

12.7.1.2. Die Entdeckung muss unabhängig von Form oder Material des Behälters der Flüssigkeiten, Aerosole und Gele erfolgen.

12.7.1.3. Die Ausrüstung ist so zu verwenden, dass die Position und Ausrichtung des Behälters eine optimale Nutzung der Detektionskapazitäten gewährleisten.

12.7.1.4. Die Ausrüstung muss in jedem der folgenden Fälle einen Alarm erzeugen:

a) bei Entdeckung gefährlicher Substanzen,

b) bei Entdeckung eines Gegenstands, der die Detektion gefährlicher Substanzen verhindert,

c) falls nicht ermittelt werden kann, ob die LAG ungefährlich sind oder nicht, sowie

d) bei einer für die Analyse zu großen Dichte des Inhalts des kontrollierten Gepäckstücks.

▼M14

12.7.2. **Standards für Flüssigsprengtoff-Detektoren (LEDS-Geräte)**

12.7.2.1. Für LEDS-Geräte gelten drei Standards. Die einzelnen Anforderungen dieser Standards sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.

12.7.2.2. Alle LEDS-Geräte müssen dem Standard 1 entsprechen.

LEDS-Geräte, die dem Standard 1 entsprechen, dürfen längstens bis zum 30. Januar 2016 verwendet werden.

12.7.2.3. Der Standard 2 gilt für alle LEDS-Geräte, die ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung installiert werden.

Alle LEDS-Geräte müssen ab dem 31. Januar 2016 dem Standard 2 entsprechen.

▼B

12.7.3. **Zulassung von Geräten zur Kontrolle von LAG**

Geräte, die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats oder in ihrem Namen als den Standards gemäß einem gesonderten Beschlusses der Kommission entsprechend zugelassen wurden, werden auch von anderen Mitgliedstaaten als diesen Standards entsprechend anerkannt. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die Namen und auf Anfrage weitere relevante Einzelheiten zu den für die Zulassung von Geräten benannten Stellen. Die Kommission unterrichtet die übrigen Mitgliedstaaten über diese Stellen.

12.8. KONTROLLVERFAHREN MIT EINSATZ NEUER TECHNOLOGIEN

12.8.1. Ein Mitgliedstaat kann unter folgenden Bedingungen ein Kontrollverfahren zulassen, bei dem neue Technologien eingesetzt werden, die nicht in dieser Verordnung erfasst sind:

a) es wird eingesetzt, um ein neues Kontrollverfahren zu bewerten, und

b) es hat keine negativen Auswirkungen auf das erreichte Gesamtniveau der Sicherheit, und

c) die Betroffenen, einschließlich der Fluggäste, werden angemessen darüber unterrichtet, dass ein Versuch stattfindet.

12.8.2. Mindestens vier Monate vor der geplanten Einführung unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten schriftlich über das neue Verfahren, das er zuzulassen gedenkt, und fügt eine Bewertung bei, aus der hervorgeht, wie garantiert werden soll, dass bei Anwendung des neuen Verfahrens die Anforderung von Nummer 12.8.1.b erfüllt wird. Diese Mitteilung muss auch ausführliche Angaben zu dem/den Betriebsstandort(en), wo das Verfahren angewandt werden soll, sowie zur vorgesehenen Dauer der Bewertung enthalten.

12.8.3. Erhält der Mitgliedstaat von der Kommission eine positive Antwort oder aber keine Antwort binnen drei Monaten nach Eingang der schriftlichen Mitteilung, kann er die Einführung des Kontrollverfahrens, bei dem neue Technologien eingesetzt werden, gestatten.

Hat die Kommission Zweifel daran, dass das neue Kontrollverfahren die Einhaltung des Gesamtniveaus der Luftsicherheit in der Gemeinschaft ausreichend gewährleistet, so teilt sie dies dem betreffenden Mitgliedstaat innerhalb von drei Monaten nach Erhalt der in Nummer 12.8.2 genannten Mitteilung unter Angabe ihrer Vorbehalte mit. In diesem Fall kann der betreffende Mitgliedstaat das Kontrollverfahren erst dann einführen, wenn die Bedenken der Kommission ausgeräumt sind.

12.8.4. Die Höchstdauer für die Bewertung eines Kontrollverfahrens, bei dem neue Technologien eingesetzt werden, beträgt achtzehn Monate. Dieser Zeitraum kann von der Kommission um höchstens zwölf Monate verlängert werden, wenn der betreffende Mitgliedstaat hierfür eine angemessene Begründung liefert.

12.8.5. Während der Bewertungszeit legt die zuständige Behörde des betreffenden Mitgliedstaats der Kommission in Abständen von höchstens sechs Monaten Fortschrittsberichte über die Bewertung vor. Die Kommission unterrichtet die übrigen Mitgliedstaaten über den Inhalt dieser Berichte. Bleiben die Fortschrittsberichte aus, kann die Kommission die Aussetzung der Erprobung verlangen.

12.8.6. Kommt die Kommission aufgrund eines Berichts zu dem Schluss, dass das erprobte Kontrollverfahren keine ausreichende Gewähr für die Einhaltung des Gesamtniveaus der Luftsicherheit in der Gemeinschaft bietet, teilt sie dem betreffenden Mitgliedstaat mit, dass die Erprobung bis zum Vorliegen einer solchen Gewähr ausgesetzt ist.

12.8.7. Der Bewertungszeitraum darf keinesfalls länger sein als dreißig Monate.

▼M3

12.9. SPRENGSTOFFSPÜRHUNDE

12.9.1. **Allgemeine Grundsätze**

12.9.1.1. Ein Sprengstoffspürhund muss in der Lage sein, die festgelegten und höhere Einzelmengen Sprengstoff zu entdecken und anzuzeigen.

12.9.1.2. Die Entdeckung muss unabhängig von Form, Anordnung oder Ausrichtung des Sprengstoffs erfolgen.

12.9.1.3. Der Sprengstoffspürhund muss Alarm in Form einer Passivreaktion geben, wenn er Sprengstoffe nach Anlage 12-D eines getrennten Beschlusses der Kommission entdeckt.

12.9.1.4. Ein Sprengstoffspürhund und sein Hundeführer können für Kontrollen eingesetzt werden, wenn jeder für sich und beide zusammen als Team zugelassen wurden.

12.9.1.5. Ein Sprengstoffspürhund und sein Hundeführer müssen einer Erst- und Wiederholungsschulung unterliegen, mit der sichergestellt wird, dass die erforderlichen Kompetenzen erlernt und aufrechterhalten und gegebenenfalls neue Kompetenzen erlernt werden.

12.9.1.6. Voraussetzung für die Zulassung eines Sprengstoffspürhunde-Teams, das aus einem Sprengstoffspürhund und einem oder mehreren Hundeführern besteht, ist der erfolgreiche Abschluss eines Schulungskurses.

12.9.1.7. Ein Sprengstoffspürhunde-Team wird von oder im Namen der zuständigen Behörde gemäß Anlage 12-E und 12-F eines getrennten Beschlusses der Kommission zugelassen.

12.9.1.8. Nach Zulassung durch die zuständige Behörde kann ein Sprengstoffspürhunde-Team für Sicherheitskontrollen mit frei laufendem Spürhund oder mit Sprengstoffgeruchsspurenerkennung an abgesetztem Ort eingesetzt werden.

12.9.2. **Standards für Sprengstoffspürhunde**

12.9.2.1. Die Leistungsanforderungen an einen Sprengstoffspürhund sind in Anlage 12-D eines getrennten Beschlusses der Kommission festgelegt.

12.9.2.2. Ein Sprengstoffspürhunde-Team, das für die Kontrolle von Personen, Handgepäck, von anderen als Fluggästen mitgeführten Gegenständen, Fahrzeugen, Luftfahrzeugen, Bordvorräten und Flughafenlieferungen sowie für die Kontrolle von Sicherheitsbereichen eines Flughafens eingesetzt wird, muss für die Detektion den **Standard 1** erfüllen.

12.9.2.3. Ein Sprengstoffspürhunde-Team, das für die Kontrolle von aufgegebenem Gepäck, Post und Material von Luftfahrtunternehmen, Fracht und Post eingesetzt wird, muss für die Detektion den **Standard 2** erfüllen.

12.9.2.4. Ein Sprengstoffspürhunde-Team, das die Zulassung für die Sprengstofferkennung durch Sprengstoffgeruchsspurenerkennung an abgesetztem Ort erhalten hat, darf nur für die Kontrolle von Fracht eingesetzt werden, nicht jedoch in anderen Bereichen, die der **Standard 2** mit einschließt.

12.9.2.5. Ein Sprengstoffspürhund, der zur Sprengstofferkennung eingesetzt wird, ist mit geeigneten Mitteln zu versehen, die eine eindeutige Identifizierung des Spürhundes ermöglichen.

12.9.2.6. Bei der Durchführung von Sprengstofferkennungstätigkeiten muss der Sprengstoffspürhund stets durch den Hundeführer begleitet werden, der über eine Zulassung zur Arbeit mit dem Sprengstoffspürhund verfügt.

12.9.2.7. Ein Sprengstoffspürhund, der frei laufend für die Sprengstofferkennung zugelassen ist, darf nur einen Hundeführer haben. Ein Hundeführer kann für die Führung von höchstens zwei Sprengstoffspürhunden zugelassen sein.

12.9.2.8. Ein Sprengstoffspürhund, der für die Sprengstoffspurenerkennung an abgesetztem Ort zugelassen ist, darf von höchstens zwei Hundeführern geführt werden.

12.9.3. **Schulungsanforderungen**

Allgemeine Schulungsauflagen

12.9.3.1. Die Schulung eines Sprengstoffspürhunde-Teams umfasst einen theoretischen und einen praktischen Teil sowie die Schulung am Arbeitsplatz.

▼**M3**

12.9.3.2. Der Inhalt der Schulungskurse muss von der zuständigen Behörde festgelegt oder genehmigt werden.

12.9.3.3. Die Schulung ist von oder im Namen der zuständigen Behörde durch Schulungsleiter vorzunehmen, die gemäß Nummer 11.5 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 qualifiziert sind.

12.9.3.4. Hunde, die zur Sprengstofferkennung ausgebildet werden, müssen Einzweckhunde sein.

12.9.3.5. Bei der Schulung sind Schulungshilfen, die Sprengstoffe repräsentieren, zu verwenden.

12.9.3.6. Personen, die die Schulungshilfen handhaben, sind im Hinblick auf die Vermeidung von Kontamination zu schulen.

Erstschulung von Sprengstoffspürhunde-Teams

12.9.3.7. Ein Sprengstoffspürhunde-Team ist einer Erstschulung zu unterziehen, die auf den Kriterien von Nummer 12.9.3 eines getrennten Beschlusses der Kommission beruht.

12.9.3.8. Die Erstschulung eines Sprengstoffspürhunde-Teams muss eine praktische Schulung in der vorgesehenen Arbeitsumgebung einschließen.

Wiederholungsschulung von Sprengstoffspürhunde-Teams

12.9.3.9. Ein Sprengstoffspürhund und der Hundeführer müssen Anforderungen bezüglich der Wiederholungsschulung unterliegen, sowohl einzeln als auch gemeinsam als Team.

12.9.3.10. Bei der Wiederholungsschulung sind die vorhandenen Kompetenzen, die bei der Erstschulung verlangt werden, sowie die im Hinblick auf Sicherheitsentwicklungen erworbenen Kompetenzen aufrechtzuerhalten.

12.9.3.11. Wiederholungsschulungen für ein Sprengstoffspürhunde-Team sind mindestens alle sechs Wochen durchzuführen. Die Mindestdauer der Wiederholungsschulung muss mindestens vier Stunden innerhalb eines Zeitraums von sechs Wochen betragen.

12.9.3.12. Nummer 11 gilt nicht für den Fall, dass ein Sprengstoffspürhund mindestens wöchentlich einem Erkennungstraining aller in Anlage 12-D eines getrennten Beschlusses der Kommission aufgeführten Materialien unterliegt.

Aufzeichnungen zu Schulungen von Sprengstoffspürhunde-Teams

12.9.3.13. Die Aufzeichnungen sowohl zu Erstschulungen als auch Wiederholungsschulungen sind sowohl für den Sprengstoffspürhund als auch den Hundeführer mindestens für die Dauer des Arbeitsvertrags aufzubewahren und der zuständigen Behörde auf Anforderung zur Verfügung zu stellen.

Betriebliche Schulung von Sprengstoffspürhunde-Teams

12.9.3.14. Wird ein Sprengstoffspürhund für Kontrolltätigkeiten eingesetzt, muss er einer betrieblichen Schulung unterliegen, um zu gewährleisten, dass er die Leistungsanforderungen gemäß Anlage 12-D eines getrennten Beschlusses der Kommission erfüllt.

12.9.3.15. Die betriebliche Schulung muss im Rahmen fortlaufender Stichproben während des Einsatzes erfolgen und die Detektionsleistung des Sprengstoffspürhundes anhand zugelassener Schulungshilfen messen.

12.9.4. **Zulassungsverfahren**

12.9.4.1. Das Zulassungsverfahren muss gewährleisten, dass die folgenden Kompetenzen gemessen werden:

a) Fähigkeit des Sprengstoffspürhundes, die Detektionsleistung gemäß Anlage 12-D eines getrennten Beschlusses der Kommission zu erbringen;

▼M3

b) Fähigkeit des Sprengstoffspürhundes, das Vorhandensein von Sprengstoff durch eine Passivreaktion anzuzeigen;

c) Fähigkeit des Sprengstoffspürhundes und seines Hundeführers/seiner Hundeführer, effektiv als Team zu arbeiten, und

d) Fähigkeit des Hundeführers, den Sprengstoffspürhund ordnungsgemäß zu führen und die Reaktionen des Spürhundes auf das Vorhandensein von Sprengstoff korrekt zu interpretieren und angemessen darauf zu reagieren.

12.9.4.2. Beim Zulassungsverfahren sind alle Arbeitsbereiche zu simulieren, in denen das Sprengstoffspürhunde-Team eingesetzt werden soll.

12.9.4.3. Das Sprengstoffspürhunde-Team muss die Schulung in jedem Bereich, für das die Zulassung beantragt wird, erfolgreich abgeschlossen haben.

12.9.4.4. Das Zulassungsverfahren ist gemäß den Anlagen 12-E und 12-F eines getrennten Beschlusses der Kommission durchzuführen.

12.9.4.5. Die Geltungsdauer der Zulassung darf 12 Monate nicht überschreiten.

12.9.5. **Qualitätskontrolle**

12.9.5.1. Das Sprengstoffspürhunde-Team muss Qualitätskontrollmaßnahmen gemäß Anlage 12-G eines getrennten Beschlusses der Kommission unterliegen.

12.9.6. **Kontrollmethodik**

Weitere detaillierte Anforderungen enthält ein getrennter Beschluss der Kommission.

▼M8

12.11. SICHERHEITSSCANNER

12.11.1. **Allgemeine Grundsätze**

Ein Sicherheitsscanner ist ein System zur Kontrolle von Personen, das metallische und nichtmetallische Gegenstände am Körper oder in der Kleidung erkennen kann, bei denen es sich nicht um menschliche Haut handelt.

Bei einem Sicherheitsscanner mit einem menschlichen Überprüfer kann es sich um ein Detektionssystem handeln, das ein Bild des Körpers einer Person generiert, das von einem menschlichen Überprüfer ausgewertet wird, um sicherzustellen, dass sich am Körper der kontrollierten Person keine metallischen und nichtmetallischen Gegenstände befinden, bei denen es sich nicht um menschliche Haut handelt. Erkennt der menschliche Überprüfer einen solchen Gegenstand, wird die Lage dieses Gegenstandes der Kontrollperson für eine weitere Kontrolle mitgeteilt. In diesem Fall ist der menschliche Überprüfer als integraler Bestandteil des Detektionssystems anzusehen.

Bei einem Sicherheitsscanner mit automatisierter Bedrohungserkennung kann es sich um ein Detektionssystem handeln, das automatisch metallische und nichtmetallische Gegenstände am Körper der kontrollierten Person erkennen kann, bei denen es sich nicht um menschliche Haut handelt. Erkennt das System einen solchen Gegenstand, wird seine Lage der Kontrollperson an einer Strichfigur angezeigt.

Ein Sicherheitsscanner zur Kontrolle von Fluggästen muss folgenden Standards entsprechen:

a) Sicherheitsscanner erkennen und melden durch Alarm mindestens festgelegte metallische und nichtmetallische Gegenstande einschließlich Sprengstoffen sowohl einzeln als auch in Kombination,

b) die Detektion erfolgt unabhängig von der Lage und Ausrichtung des Gegenstandes,

▼M8

c) das System ist mit einer visuellen Anzeige ausgestattet, die anzeigt, dass die Ausrüstung in Betrieb ist,

d) Sicherheitsscanner sind so aufzustellen, dass ihr Betrieb nicht durch Interferenzen beeinträchtigt wird,

e) das korrekte Funktionieren der Sicherheitsscanner ist täglich zu überprüfen,

f) Sicherheitsscanner sind gemäß der Betriebskonzeption des Herstellers einzusetzen.

Die Einführung und der Einsatz von Sicherheitsscannern für die Kontrolle von Personen erfolgen in Übereinstimmung mit der Empfehlung 1999/519/EG des Rates vom 12. Juli 1999 zur Begrenzung der Exposition der Bevölkerung gegenüber elektromagnetischen Feldern (0 Hz — 300 GHz) [1] und der Richtlinie 2004/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen (elektromagnetische Felder) (18. Einzelrichtlinie im Sinne des Artikels 16 Absatz 1 der Richtlinie 89/391/EWG) [2]

12.11.2. **Standards für Sicherheitsscanner**

Die Leistungsanforderungen für Sicherheitsscanner sind in Anlage 12-K festgelegt, die als „CONFIDENTIEL UE“ eingestuft und im Einklang mit dem Beschluss (EG) Nr. 2001/844/EG, EGKS, Euratom der Kommission behandelt wird.

Alle Sicherheitsscanner haben den in Anlage 12-K festgelegten Standard ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung zu erfüllen.

12.11.2.1. Alle Sicherheitsscanner müssen dem Standard 1 entsprechen.

Die Gültigkeit von Standard 1 erlischt am 1. Januar 2022.

12.11.2.2. Standard 2 gilt für Sicherheitsscanner, die ab dem 1. Januar 2019 installiert werden.

▼B

ANLAGE 12-A

Detaillierte Bestimmungen zu den Leistungsanforderungen an WTMD sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.

ANLAGE 12-B

Detaillierte Bestimmungen zu den Leistungsanforderungen an EDS sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.

ANLAGE 12-C

Detaillierte Bestimmungen zu den Leistungsanforderungen an Ausrüstungen für die Kontrolle von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.

▼M8

ANLAGE 12-K

Detaillierte Bestimmungen zu den Leistungsanforderungen an Sicherheitsscanner sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.

[1] ABl. L 199 vom 30.7.1999, S. 59.
[2] ABl. L 159 vom 30.4.2004, S. 1.