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

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 25 vom 28.1.2011, S. 32 (983/2010)
►**C4** Berichtigung, ABl. L 78 vom 17.3.2012, S. 39 (859/2011)

▼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

([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

21. Juni 2004 zur Festlegung einer gemeinsamen Definition der sensiblen 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

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

1.3.1.1. Die Kontrolle von anderen Personen als Fluggästen und von mitgeführten Gegenständen erfolgt in der gleichen Weise wie die Kontrolle von Fluggästen bzw. von Handgepäck.

1.3.1.2. Für die Kontrolle von anderen Personen als Fluggästen gelten die Bestimmungen der Nummern 4.1.1.1 bis 4.1.1.6 und 4.1.1.8.

1.3.1.3. Für die Kontrolle von Gegenständen, die von anderen Personen als Fluggästen mitgeführt werden, gelten die Bestimmungen der Nummern 4.1.2.1 bis 4.1.2.9 und 4.1.2.12.

1.3.1.4. 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. weitere Aufgaben als ein Mitglied der Besatzung während des Fluges wahrzunehmen.

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

▼B

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

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.

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.

▼B

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,

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.

▼B

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.

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.

▼B

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

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.

▼B

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.

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.

▼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.

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.

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.

▼M8

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.

▼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.

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.

▼B

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.

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)**

4.1.3.1. Die Kontrolle von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen erfolgt durch

a) Röntgengeräte,

b) Sprengstoffdetektoren (EDS-Geräte),

c) Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräte),

d) chemische Teststreifen oder

e) Scanner für Flüssigkeiten in Flaschen.

4.1.3.2. Eine Geschmacksprüfung oder Prüfung auf der Haut kann als zusätzliches Mittel der Kontrolle vorgenommen werden.

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

▼M5

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 verpackt ist, der sichtbar einen hinreichenden Nachweis über den Kauf auf der Luftseite dieses Flughafens innerhalb der vorangehenden 36 Stunden enthält. Die unter dieser Nummer vorgesehenen Ausnahmen laufen am 29. April 2013 aus.

▼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.

▼B

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,

▼B

— 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,

— 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;

▼B

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)

— **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.

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.

▼B

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.

5.4. VERBOTENE GEGENSTÄNDE

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

▼B

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

▼C3

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 unabhängiger Validierer, 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 unabhängige Validierer, 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.

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.

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

▼B

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 unabhängiger Validierer 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 unabhängige Validierer 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 unabhängige Validierer 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 unabhängigen Validierer 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.

d) Wurde ein bekannter Versender vor dem 29. April 2010 zugelassen, kann die Einhaltung der durch Nummer 6.4.2 abgedeckten Anforderungen sichergestellt werden, indem der Versender als bekannter Versender im Sinne der Verordnung (EG) 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen betrachtet wird, und zwar bis zu 3 Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

▼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.

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

6.8.1. **Benennung von Luftfahrtunternehmen**

6.8.1.1. Anforderungen bis zum 30. Juni 2014:

a) 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)

— durch die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, die aufgeführt ist im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 394/2011 der Kommission ([1]) zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 ([2]) über die Liste der Luftfahrzeugbetreiber, die einer Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) nachgegangen sind;

— durch die zuständige Behörde des für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständigen Mitgliedstaates, wenn die Luftfahrtunternehmen nicht im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 394/2011 der Kommission aufgeführt sind;

— durch die zuständige Behörde des Mitgliedstaates, in dem das Unternehmen seinen Hauptgeschäftssitz innerhalb der Union hat, oder durch eine andere zuständige Behörde der Union, mit der eine entsprechende Vereinbarung getroffen wurde, wenn die Luftfahrtunternehmen nicht im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 394/2011 aufgeführt sind und nicht über ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines Mitgliedstaates verfügen.

b) Für seine Benennung als ACC3 muss das Luftfahrtunternehmen

— gewährleisten, dass sein Sicherheitsprogramm im Hinblick auf Fracht und Postsendungen, die an einem Flughafen eines Drittstaats zur Beförderung in die Union in sein Luftfahrzeug verladen werden, alle in Anlage 6-G aufgeführten Aspekte abdeckt und

— eine „Verpflichtungserklärung — ACC3“ gemäß Anlage 6-H gegenüber der zuständigen Behörde abgeben. Diese Erklärung wird von dem Bevollmächtigten des Luftfahrtunternehmens oder der für die Sicherheit verantwortlichen Person unterzeichnet; und

— eine Person ernennen, der die Gesamtverantwortung für die Anwendung der Sicherheitsbestimmungen für Fracht und Post in Drittstaaten in seinem Namen übertragen wird, und der zuständigen Behörde die relevanten Angaben zu dieser Person übermitteln.

c) Das Original oder eine Kopie der unterzeichneten „Verpflichtungserklärung — ACC3“ wird bei der betreffenden zuständigen Behörde aufbewahrt. Verbleibt das Original bei dem Luftfahrtunternehmen, muss es zumindest für die Dauer der Gültigkeit der Erklärung zu Inspektionszwecken bereitgehalten werden.

([1]) ABl. L 107 vom 27.4.2011, S. 1.
([2]) ABl. L 219 vom 22.8.2009, S. 1.
([3]) ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32, geändert durch die Richtlinie 2008/101/EG (ABl. L 8 vom 13.1.2009, S. 3).

▼M6

d) Die betreffende zuständige Behörde übermittelt die erforderlichen Angaben zu dem Luftfahrtunternehmen der Kommission, die sie ihrerseits allen Mitgliedstaaten zugänglich macht.

e) ACC3, die der Kommission gemäß Buchstabe d gemeldet wurden, sind in allen Mitgliedstaaten für alle Beförderungen von dem angegebenen Flughafen des Drittstaats in die Union anzuerkennen.

6.8.1.2. ►C4 Anforderungen, die ab 1. Juli 2014 zu erfüllen sind:

a) Zusätzlich zu den Anforderungen gemäß Nummer 6.8.1.1 b gewährleistet das Luftfahrtunternehmen spätestens ab 1. Juli 2014, dass seine Fracht- und Postabfertigungseinrichtungen an dem betreffenden Drittstaaten-Flughafen einer Kontrolle vor Ort durch einen unabhängigen Validierungsprüfer unterzogen werden. ◄

b) Der unabhängige Validierungsprüfer prüft das Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens und stellt sicher, dass es alle in Anlage 6-G aufgeführten Aspekte abdeckt, prüft die Einhaltung des Programms an dem Flughafen in dem Drittstaat anhand der Prüfliste in Anlage 6-C3 und übermittelt einen Bericht

— an die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, die aufgeführt ist im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 394/2011 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 über die Liste der Luftfahrzeugbetreiber, die einer Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates nachgegangen sind;

— an die zuständige Behörde des für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständigen Mitgliedstaates, wenn die Luftfahrtunternehmen nicht im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 394/2011 aufgeführt sind;

— an die zuständige Behörde des Mitgliedstaates, in dem das Unternehmen seinen Hauptgeschäftssitz innerhalb der Union hat, oder an eine andere zuständige Behörde der Union, mit der eine entsprechende Vereinbarung getroffen wurde, wenn die Luftfahrtunternehmen nicht im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 394/2011 aufgeführt sind und nicht über ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines Mitgliedstaates verfügen.

c) Erachtet die zuständige Behörde den Bericht des unabhängigen Validierungsprüfers als zufrieden stellend, sorgt sie dafür, dass die benötigten Angaben zum ACC3 in die Datenbank reglementierter Beauftragter und bekannter Versender der Union aufgenommen werden.

d) Bei der Eingabe in die Datenbank vergibt die zuständige Behörde eine eindeutige alphanumerische Kennung im Standardformat für das Luftfahrtunternehmen und den Flughafen des Drittstaates, von dem das Unternehmen Fracht in die Union befördert. Die eindeutige alphanumerische Kennung ist in den Begleitunterlagen der beförderten Sendungen (elektronisch oder schriftlich) anzugeben.

e) Erachtet die zuständige Behörde die Angaben des Luftfahrtunternehmens oder den Bericht des unabhängigen Validierungsprüfers nicht als zufrieden stellend, werden die entsprechenden Gründe dem Luftfahrtunternehmen, das sich um eine Benennung als ACC3 bemüht, umgehend mitgeteilt.

f) Wurde ein ACC3 in Übereinstimmung mit dieser Nummer 6.8.1.2 in die Datenbank reglementierter Beauftragter und bekannter Versender der Union aufgenommen, wird es in allen Mitgliedstaaten für alle Beförderungen von dem betreffenden Drittstaaten-Flughafen in die Union anerkannt.

▼M6

g) Ein ACC3, das in die Datenbank reglementierter Beauftragter und bekannter Versender der Union aufgenommen wurde, ist an dem Drittstaaten-Flughafen, für den es benannt wurde, mindestens alle 5 Jahre einer erneuten Validierung zu unterziehen und muss bei jeder Validierung erneut eine Verpflichtungserklärung abgeben.

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

6.8.2.1. 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 den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen und anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt, oder

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

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 gemäß Nummer 6.1.1 d von der Kontrolle ausgenommen und wurden von dem Zeitpunkt, an dem sie zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost wurden, bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt.

6.8.2.2. Bis zum 30. Juni 2014 müssen die Anforderungen von Nummer 6.8.2.1 mindestens ICAO-Standards genügen. Danach werden Fracht- und Postsendungen, die in die Union befördert werden,

a) kontrolliert mit Hilfe eines der Mittel oder Verfahren, die in Nummer 6.2.1 aufgeführt sind, und zwar nach einem Standard, durch den hinreichend sichergestellt ist, dass sie keine verbotenen Gegenstände enthalten, oder

b) Sicherheitskontrollen durch einen reglementierten Beauftragten, bekannten Versender oder geschäftlichen Versender unterzogen, der gemäß Nummer 6.8.3 benannt wurde, oder

c) gemäß Nummer 6.1.1 d von der Kontrolle ausgenommen und von dem Zeitpunkt, an dem sie zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost wurden, bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt.

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

▼M9

Bis Juli 2014 können die in Nummer 6.3.2.6 Buchstabe d genannten Erklärungen über den Sicherheitsstatus von Fracht- und Postsendungen in die EU vom ACC3 oder einem aus einem in Anlage 6-Fii aufgeführten Drittland ankommenden Luftfahrtunternehmen ausgestellt werden; ab Juli 2014 können auch die in Nummer 6.8.3 genannten reglementierten Beauftragten solche Erklärungen über den Sicherheitsstatus ausstellen.

▼M6

6.8.3. **Benennung von reglementierten Beauftragten, bekannten Versendern und geschäftlichen Versendern aus Drittstaaten**

▼M6

6.8.3.1. Bis zum 30. Juni 2014 legt der ACC3 in seinem Sicherheitsprogramm die Einzelheiten der Sicherheitskontrollen dar, die von reglementierten Beauftragten, bekannten Versendern und geschäftlichen Versendern, von denen er Sendungen direkt annimmt, durchzuführen sind. Danach sorgt das ACC3 außerdem dafür,

a) dass diese reglementierten Beauftragten, bekannten Versender und geschäftlichen Versender in Übereinstimmung mit den Prüflisten der Anlagen 6-C2 bzw. 6-C in Abständen von höchstens 5 Jahren einer unabhängigen Validierung unterzogen werden,

b) dass die ausgefüllten Prüflisten für die Inspektion durch die zuständige Behörde oder die Kommission verfügbar sind,

c) und dass eine Datenbank mit folgenden Informationen über jeden dieser reglementierten Beauftragten, bekannten Versender und geschäftlichen Versender geführt wird:

— Angaben zum Unternehmen, einschließlich einer Geschäftsadresse,

— Art der Geschäftstätigkeit, ausgenommen sensible Informationen,

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

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

Die Datenbank ist zu Inspektionszwecken verfügbar zu halten.

6.8.3.2. Bei geschäftlichen Versendern aus Drittstaaten, von denen es Sendungen direkt annimmt, stellt das ACC3 sicher, dass die Anforderungen der Nummern 6.5.2 bis 6.5.6 eingehalten werden. AEO-Zertifikate aus Drittstaaten können nur für Drittstaaten anerkannt werden, mit denen die Union ein Abkommen über gegenseitige Anerkennung der AEO-Zertifikate geschlossen hat.

6.8.4. **Nichteinhaltung**

6.8.4.1. Stellen 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) wird das betroffene ACC3 umgehend unterrichtet und aufgefordert, sich zu äußern,

b) werden die Kommission und andere Mitgliedstaaten, soweit angebracht, umgehend unterrichtet.

6.8.4.2. Die Kommission kann in Übereinstimmung mit dem Regelungsverfahren gemäß Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 beschließen, dass das Luftfahrtunternehmen nicht mehr als ACC3 anzuerkennen ist, entweder für bestimmte oder 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.

6.8.4.3. Ein Luftfahrtunternehmen, dem die Anerkennung als ACC3 gemäß Nummer 6.8.4.2 entzogen wurde, kann diese erst wiedererlangen oder wieder in die Datenbank reglementierter Beauftragter und bekannter Versender der Union aufgenommen werden, nachdem ein unabhängiger Validierungsprüfer bestätigt hat, dass der ernsthafte Mangel behoben wurde und der Luftsicherheitsausschuss von der jeweiligen zuständigen Behörde hiervon unterrichtet wurde.

▼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.

— 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:

▼B

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.

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.

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.

▼B

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.

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,

▼B

— [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;

— 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];

▼M9

— 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:

▼M6

ANLAGE 6-F

FRACHT UND POST

6-Fi

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

6-Fii

DRITTSTAATEN, FÜR DIE KEINE ACC3-BENENNUNG ERFORDERLICH IST

Drittstaaten, für die keine ACC3-Benennnung erforderlich ist, sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission aufgeführt.

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,

▼M6

— 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

— [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:

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.

▼B

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.

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.

▼B

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) 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.

▼B

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.

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 unabhängiger Validierer 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.

▼B

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

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;

▼M9

— [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.

▼B

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.

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

▼M9

e) bringt manipulationssichere Siegel an allen Fahrzeugen und/oder Behältern an, in denen Flughafenlieferungen befördert werden, oder schützt diese physisch.

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.

▼M6

11.0.5. Für die Zwecke dieser Verordnung können als unabhängige Validierungsprüfer handeln:

— ein Vertreter der nationalen Behörde eines Mitgliedstaats der Union;

— jede andere natürliche oder juristische Person, die von einem Mitgliedstaat oder der Kommission für diesen Zweck anerkannt wurde.

▼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) die Erfassung von Lücken bei Beschäftigungs- und Ausbildungszeiten sowie sonstigen 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) die Erfassung von Lücken bei Beschäftigungs- und Ausbildungszeiten sowie sonstigen 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.

11.5. QUALIFIKATION VON AUSBILDERN UND UNABHÄNGIGEN VALIDIERERN

11.5.1. Die zuständige Behörde führt Listen anerkannter Ausbilder und bei Bedarf unabhängiger Validierer, die den Anforderungen gemäß 11.5.2, 11.5.3 oder 11.5.4 entsprechen, oder hat Zugriff auf diese Listen.

11.5.2. Ausbilder und unabhängige Validierer müssen eine Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß Nummer 11.1.3 erfolgreich absolviert haben und die einschlägigen Qualifikationen oder Kenntnisse nachweisen. Unabhängige Validierer dürfen keinerlei vertragliche oder finanzielle Verpflichtungen gegenüber den Flughafenbetreibern, Luftfahrtunternehmen oder sonstigen Stellen haben, mit deren Überprüfung sie beauftragt wurden.

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 Qualifikationen verfügen und

b) nur Schulungen durchführen, die von der zuständigen Behörde gemäß Nummer 11.2.1.3 genehmigt wurden.

11.5.4. Unabhängige Validierer, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung eingestellt wurden, müssen der zuständigen Behörde zumindest nachweisen, dass sie

a) über die in Nummer 11.5.6 genannten Qualifikationen verfügen und

b) frei von jeglichen vertraglichen oder finanziellen Verpflichtungen gegenüber den zu überwachenden Flughafenbetreibern, Luftfahrtunternehmen oder Stellen sind.

11.5.5. 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.

11.5.6. Voraussetzung für eine Zertifizierung als unabhängiger Validierer sind Kenntnisse des Arbeitsumfeldes in dem relevanten Bereich der Luftsicherheit sowie Qualifikationen und Kompetenzen in folgenden Bereichen:

a) Qualitätskontrolle und

b) zu validierende oder zu überwachende Sicherheitsbereiche.

▼B

11.5.7. Die zuständige Behörde übernimmt entweder selbst die Schulung von Ausbildern und unabhängigen Validierern oder genehmigt und führt eine Liste geeigneter Sicherheitsschulungskurse. Die zuständige Behörde stellt sicher, dass Ausbilder und unabhängige Validierer regelmäßig Schulungen oder Informationen zu Entwicklungen in den relevanten Bereichen erhalten.

11.5.8. Stellt die zuständige Behörde fest, dass die Schulung durch einen qualifizierten Ausbilder nicht mehr zu den einschlägigen Qualifikationen 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. GEGENSEITIGE ANERKENNUNG DER SCHULUNG

Qualifikationen, die eine Person in einem Mitgliedstaat erworben hat, um die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihren Durchführungsbestimmungen zu erfüllen, werden in anderen Mitgliedstaaten berücksichtigt.

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.

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.

---

[1] ABl. L 317 vom 3.12.2001, S. 1.

▼B

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 WTMD müssen dem Standard 1 entsprechen.

Die Gültigkeit von Standard 1 erlischt am 1. Januar 2011.

12.1.2.3. Standard 2 gilt für Metalldetektorschleusen, die seit dem 5. Januar 2007 installiert wurden, es sei denn, es wurde bereits vor diesem Zeitpunkt ein Vertrag zur Installierung einer Metalldetektorschleuse gemäß Standard 1 geschlossen.

Alle Metalldetektorschleusen haben Standard 2 bis zum 1. Januar 2011 zu erfüllen.

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.

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.

▼B

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.

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.

▼B

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.

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.

▼B

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**

12.7.1.1. Ausrüstungen, die in Nummer 4.1.3.1 aufgeführt sind und zur Kontrolle von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen (LAG) verwendet werden, müssen in der Lage sein, das Vorhandensein gefährlicher Substanzen in LAG ab einer bestimmten Menge und darüber zu entdecken und durch Alarm anzuzeigen.

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.

12.7.2. **Standards für Ausrüstungen zur Kontrolle von LAG**

12.7.2.1. Für Ausrüstungen zur Kontrolle von LAG gelten zwei Standards. Die einzelnen Anforderungen dieser Standards sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.

▼M9

12.7.2.2. Alle Ausrüstungen zur Kontrolle von LAG müssen dem Standard 1 entsprechen.

Die Gültigkeit von Standard 1 erlischt am 29. April 2016.

▼B

12.7.2.3. Der Standard 2 gilt für alle Ausrüstungen zur Kontrolle von LAG, die ab 29. April 2014 installiert werden.

Alle Ausrüstungen zur Kontrolle von LAG müssen dem Standard 2 spätestens zum 29. April 2016 entsprechen.

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.

▼B

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.

▼M3

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.