II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 654/2013 DER KOMMISSION

vom 10. Juli 2013

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 in Bezug auf die Prüflisten für die EU-Validierung der Luftsicherheit von Stellen in Drittländern

(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 der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 [1], insbesondere auf Artikel 4 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die 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 [2] enthält detaillierte Bestimmungen in Bezug auf die EU-Validierung der Luftsicherheit.

(2) Prüflisten sind das vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit zu verwendende Instrument, um das Niveau der für Luftfracht oder Luftpost in die EU/den EWR angewandten Sicherheitsvorkehrungen zu bewerten. Es ist erforderlich, den bestehenden Prüflisten zwei weitere hinzuzufügen, um die vollständige Umsetzung der Bestimmungen zur EU-Validierung der Luftsicherheit zu gewährleisten.

(3) Die Verordnung (EU) Nr. 185/2010 der Kommission sollte daher entsprechend geändert werden.

(4) 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

Der Anhang der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 der Kommission wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag ihrer Veröffentlichung in Kraft.

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

Brüssel, den 10. Juli 2013

Für die Kommission
Der Präsident
José Manuel BARROSO

[1] ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72.
[2] ABl. L 55 vom 5.3.2010, S. 1.

ANHANG

Der Anhang der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 wird wie folgt geändert:

1. Folgende Anlage wird nach Anlage 6-C eingefügt:

„ANLAGE 6-C2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ausfüllhinweise:

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

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

TEIL 1

Angabe der validierten Stelle und des Validierungsprüfers

1.1. Datum/Daten der Validierung	
vollständiges Datumsformat, z. B. 01.10.2012 bis 02.10.2012	
TT/MM/JJJJ	
1.2. Ggf. Datum der vorhergehenden Validierung	
TT/MM/JJJJ	
Frühere RA3-Registriernummer, falls vorhanden	
AEO-Zertifikat/C-TPAT-Status/andere Bescheinigungen, falls vorhanden	
1.3. Angaben zum Validierungsprüfer für die Luftsicherheit	
Name	
Unternehmen/Einrichtung/Behörde	
Eindeutige alphanumerische Kennung (UAI)	
E-Mail-Adresse	
Telefonnummer (mit internationaler Vorwahl)	
1.4. Name der zu validierenden Stelle	
Name	
Unternehmensnummer (z. B. Handelsregisternummer, falls zutreffend)	
Nummer/Einheit/Gebäude	
Straße	
Stadt	
Postleitzahl	
Bundesstaat/Bundesland (falls relevant)	
Land	
Postfachanschrift, falls vorhanden	
1.5. Hauptadresse der Stelle (falls abweichend von der zu validierenden Betriebsstätte)	
Nummer/Einheit/Gebäude	
Straße	
Stadt	
Postleitzahl	

Bundesstaat/Bundesland (falls relevant)	
Land	
Postfachanschrift, falls vorhanden	

1.6. Art der Geschäftstätigkeit — ggf. sind Geschäftstätigkeiten verschiedener Art zu berücksichtigen

a) nur Luftfracht b) Luftverkehr und andere Transportarten c) Spediteur mit Frachtlager d) Spediteur ohne Frachtlager e) Abfertiger f) Sonstiges	

1.7. Der Antragsteller …

a) empfängt Fracht von einem anderen reglementierten Beauftragten in einem Drittland	
b) empfängt Fracht von bekannten Versendern in einem Drittland	
c) empfängt Fracht von geschäftlichen Versendern in einem Drittland	
d) empfängt freigestellte Fracht	
e) kontrolliert Fracht	
f) lagert Fracht	
g) Sonstiges — bitte angeben	

1.8. Ungefähre Zahl der Beschäftigten in der Betriebsstätte

Zahl	

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

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

TEIL 2

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

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

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

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

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

Bezug: Nummer 6.8.3

2.1. Verfügt die Stelle über ein Sicherheitsprogramm?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, weiter mit Nummer 2.5.	

2.2. Sicherheitsprogramm der Stelle	
Datum (vollständiges Format TT/MM/JJJJ)	
Version	
Wurde das Sicherheitsprogramm der zuständigen Behörde des Staates der Stelle vorgelegt und/oder von dieser genehmigt? Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	

2.3. Deckt das Sicherheitsprogramm die in der Prüfliste (Teile 3 bis 9) aufgeführten Elemente in ausreichendem Maße ab?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Angabe der Gründe	

2.4. Ist das Sicherheitsprogramm schlüssig, robust und vollständig?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	

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

2.6. Verfügt die Stelle über ein Managementsystem (z. B. Instrumente, Anweisungen), um zu gewährleisten, dass die erforderlichen Sicherheitskontrollen durchgeführt werden?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Managementsystems und Erläuterung, ob es von der zuständigen Behörde oder einer anderen Stelle genehmigt, geprüft oder bereitgestellt wird.	
Falls NEIN, Erläuterung, wie die Stelle gewährleistet, dass Sicherheitskontrollen in der erforderlichen Weise durchgeführt werden.	

2.7. Schlussfolgerungen und allgemeine Bemerkungen zur Zuverlässigkeit, Schlüssigkeit und Robustheit des Prozesses	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 3

Einstellung und Schulung von Personal

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

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

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

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

Anmerkung:

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

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

Bezug: Nummer 6.8.3.1

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

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

3.2. Umfasst das Verfahren Folgendes?

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

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

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

3.4. Umfasst das Verfahren Folgendes?

☐ Zuverlässigkeitsüberprüfung ☐ Beschäftigungsbezogene Überprüfung ☐ Kontrolle der Strafregister ☐ Befragungen ☐ Sonstiges (mit näheren Angaben)	

Erläuterung der Elemente, Angabe der durchführenden Stelle und, sofern zutreffend, des berücksichtigten zurückliegenden Zeitrahmens	

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

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

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

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

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

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

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

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

TEIL 4

Annahmeverfahren

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

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

a) Angaben zum Unternehmen, einschließlich einer Geschäftsadresse;

b) Art der Geschäftstätigkeit, ausgenommen sensible Geschäftsinformationen;

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

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

e) ggf. Validierungsbericht.

Bezug: Nummern 6.8.3.1 und 6.8.4.3

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

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

JA oder NEIN	
Falls JA, wie?	

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

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

4.3. Benennt die Stelle Versender als AC3?

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

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

JA oder NEIN, Erläuterung	

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

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	

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

JA oder NEIN	
Falls JA, wie?Beschreibung des Verfahrens	

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

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

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

JA oder NEIN	

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

JA oder NEIN	
Falls JA, welches?	

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

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

TEIL 5

Kontrolle

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

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

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

Bezug: Nummer 6.8.3

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

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

5.2. Welche Kontrollmethoden werden für Luftfracht und Luftpost angewendet?

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

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

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

5.4. Wird die Ausrüstung gemäß den Hersteller-CONOPS (Betriebsanleitung) verwendet und wird sie regelmäßig getestet und gewartet?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	
5.5. Wird die Art der Sendung bei der Kontrolle berücksichtigt?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung, wie sichergestellt wird, dass die gewählte Kontrollmethode hinreichend gewährleistet, dass keine verbotenen Gegenstände in der Sendung verborgen sind	
5.6. Gibt es ein Verfahren für die Klärung von Alarmen, die von der Kontrollausrüstung ausgelöst werden? (Bei einigen Geräten (z. B. Röntgengeräte) wird der Alarm vom Bediener selbst ausgelöst.)	
JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung des Verfahrens zur Klärung von Alarmen, mit dem nach vernünftigem Ermessen sichergestellt wird, dass keine verbotenen Gegenstände vorhanden sind	
Falls NEIN: Was geschieht mit der Sendung?	
5.7. Sind Sendungen von Kontrollen befreit?	
JA oder NEIN	
5.8. Gibt es Ausnahmen, die nicht der EU-Liste entsprechen?	
JA oder NEIN	
Falls JA, detaillierte Darlegung	
5.9. Wird der Zugang zum Kontrollbereich überwacht, um sicherzustellen, dass nur befugtes und ausgebildetes Personal Zugang hat?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	
5.10. Ist ein Qualitätskontroll- und/oder Testverfahren etabliert?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	
5.11. Schlussfolgerung: Wird Luftfracht/Luftpost mit einem der Mittel oder einer der Methoden nach Nummer 6.2.1 des Beschlusses 2010/774/EU nach einem Standard kontrolliert, durch den hinreichend sichergestellt ist, dass sie keine verbotenen Gegenstände enthält?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 6

Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM)

Ziel: Sendungen, deren Ursprung die Union als Ursprung mit hohem Risiko eingestuft hat oder die an einem so eingestuften Ort umgeladen wurden oder die Anzeichen einer erheblichen Manipulation aufweisen, sind als Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) zu behandeln. Diese Sendungen müssen im Einklang mit besonderen Anweisungen

kontrolliert werden. Der RA3 muss ein Verfahren etabliert haben, mit dem sichergestellt wird, dass HRCM-Sendungen, die in die EU/den EWR befördert werden sollen, identifiziert und geeigneten Kontrollen gemäß den EU-Rechtsvorschriften unterzogen werden.

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

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

Bezug: Nummer 6.7

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

6.1. Ist dem für die Sicherheitskontrollen verantwortlichen Personal bekannt, welche Luftfracht und Luftpost als Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) zu behandeln ist?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	
6.2. Hat die Stelle Verfahren für die Identifizierung von Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) etabliert?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	
6.3. Wird Fracht und Post mit hohem Risiko HRCM-Kontrollverfahren gemäß den EU-Rechtsvorschriften unterzogen?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Angabe der angewendeten Verfahren	
6.4. Deklariert die Stelle nach Vornahme der Kontrolle den Sicherheitsstatus für SHR in den Begleitpapieren der Sendung?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung, wie der Sicherheitsstatus erteilt wird und in welchem Dokument	
6.5. Schlussfolgerung: Ist das von der Stelle eingerichtete Verfahren relevant und ausreichend, um zu gewährleisten, dass sämtliche Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) vor dem Verladen sachgemäß behandelt wurden?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 7

Schutz der gesicherten Luftfracht und Luftpost

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

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

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

Bezug: Nummer 6.8.3.1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

JA oder NEIN	

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

TEIL 8

Dokumentation

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

Bezug: Nummern 6.3.2.6 d) und 6.8.3.4.

Anmerkung: Folgende Sicherheitsstatusangaben können gemacht werden:

— ‚SPX', d. h. sicher für Passagierflugzeuge, Nurfrachtflugzeuge, Nurpostflugzeuge oder

— ‚SCO', d. h. sicher ausschließlich für Nurfrachtflugzeuge und Nurpostflugzeuge oder

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

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

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Erläuterung	

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

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

TEIL 9

Transport

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

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

Bezug: Nummer 6.8.3

9.1. Wie wird die Luftfracht/Luftpost zu dem ACC3/einem anderen RA3 transportiert?

a) Eigener Transport der validierten Stelle?

JA oder NEIN	

b) Transport durch andere RA3/ACC3?	
JA oder NEIN	
c) Durch einen von der validierten Stelle beauftragten Auftragnehmer?	
JA oder NEIN	
9.2. Wird die Luftfracht/Luftpost manipulationssicher verpackt?	
JA oder NEIN	
Falls JA, wie?	
9.3. Wird das Fahrzeug vor dem Transport versiegelt oder abgeschlossen?	
JA oder NEIN	
Falls JA, wie?	
9.4. Falls nummerierte Siegel verwendet werden: Wird der Zugang zu den Siegeln kontrolliert und werden die Nummern aufgezeichnet?	
JA oder NEIN	
Falls JA, wie?	
9.5. Unterzeichnet der jeweilige Spediteur ggf. die Spediteurserklärung?	
JA oder NEIN	
9.6. Hat die Person, die die Fracht transportiert, besondere Sicherheitskontrollen und eine Schulung des Sicherheitsbewusstseins absolviert, bevor sie zum Transport gesicherter Luftfracht und/oder Luftpost befugt wird?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung der Art der Sicherheitskontrollen (beschäftigungsbezogene Überprüfung, Zuverlässigkeitsüberprüfung usw.) und der Art der Schulung (Schulung des Sicherheitsbewusstseins usw.)	
9.7. Schlussfolgerung: Reichen die Maßnahmen aus, um Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Eingriff während des Transports zu schützen?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 10

Einhaltung der Bestimmungen

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

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

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

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

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

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

10.1. Allgemeine Schlussfolgerung:	
Bewertung (und Mitteilung) (Zutreffendes hervorheben) Bei ‚Bestanden' gilt die Stelle als reglementierter Beauftragter mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland (RA3).	Bestanden/nicht bestanden
Lautet die Gesamtbewertung ‚nicht bestanden', sind nachfolgend die Bereiche aufzuführen, in denen die Stelle den erforderlichen Sicherheitsstandard nicht erreicht hat oder eine spezifische Schwachstelle aufweist. Ebenso anzugeben sind Empfehlungen für Anpassungen, die notwendig sind, um den erforderlichen Standard zu erreichen und somit die Bewertung zu bestehen.	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	
Bemerkungen der Stelle	

Name des Validierungsprüfers:

Datum:

Unterschrift:

ANHANG

Liste der besuchten und befragten Personen und Stellen

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

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

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

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

2. Folgende Anlage wird nach Anlage 6-C3 eingefügt:

„**ANLAGE 6-C4**

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

Stellen in Drittländern haben die Möglichkeit, Teil der sicheren Lieferkette eines ACC3 (*Luftfahrtunternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittlandsflughafen in die Union befördert*) zu werden, indem sie die Benennung

als bekannter Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland (KC3) beantragen. Ein KC3 ist eine Fracht abfertigende Stelle in einem Drittland, die auf der Grundlage einer EU-Validierung der Luftsicherheit validiert und als solche zugelassen wurde.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ausfüllhinweise:

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

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

TEIL 1

Organisation und Zuständigkeiten

1.1. Datum/Daten der Validierung	
vollständiges Datumsformat, z. B. 01.10.2012 bis 02.10.2012	
TT/MM/JJJJ	
1.2. Ggf. Datum der vorhergehenden Validierung	
TT/MM/JJJJ	
Frühere KC3-Registriernummer, falls vorhanden	

AEO-Zertifikat/C-TPAT-Status/andere Bescheinigungen, falls vorhanden	

1.3. Angaben zum Validierungsprüfer für die Luftsicherheit

Name	
Unternehmen/Einrichtung/Behörde	
Eindeutige alphanumerische Kennung (UAI)	
E-Mail-Adresse	
Telefonnummer (mit internationaler Vorwahl)	

1.4. Name der zu validierenden Stelle

Name	
Unternehmensnummer (z. B. Handelsregisternummer, falls zutreffend)	
Nummer/Einheit/Gebäude	
Straße	
Stadt	
Postleitzahl	
Bundesstaat/Bundesland (falls relevant)	
Land	
Postfachanschrift, falls vorhanden	

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

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

1.6. Art der Geschäftstätigkeit — Art der abgefertigten Fracht

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

1.7. Ist der Antragsteller verantwortlich für …?

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

1.8. Ungefähre Zahl der Beschäftigten in der Betriebsstätte

Zahl	

1.9. Name und Funktion der für die Sicherheit von Drittland-Luftfracht/-Luftpost verantwortlichen Person	
Name	
Funktion	
E-Mail-Adresse	
Telefonnummer (mit internationaler Vorwahl)	

TEIL 2

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

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

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

Bezug: Nummer 6.8.3

2.1. Verfügt die Stelle über ein Sicherheitsprogramm?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, weiter mit Nummer 2.5	

2.2. Informationen zum Sicherheitsprogramm der Stelle	
Datum (vollständiges Format TT/MM/JJJJ)	
Version	
Wurde das Sicherheitsprogramm der zuständigen Behörde des Staats, in dem sich die Stelle befindet, vorgelegt und/oder von dieser genehmigt? Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	

2.3. Deckt das Sicherheitsprogramm die in der Prüfliste (Teile 4 bis 11) aufgeführten Elemente in ausreichendem Maße ab?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Angabe der Gründe	

2.4. Ist das Sicherheitsprogramm schlüssig, robust und vollständig?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	

2.5. Verfügt die Stelle über einen Prozess, um sicherzustellen, dass die in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost angemessenen Sicherheitskontrollen unterzogen wird, bevor sie einem ACC3 oder einem RA3 übergeben wird?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	

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

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

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

Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 3

Identifizierbare Luftfracht/Luftpost (‚Anvisierbarkeit')

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

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

Beschreibung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

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

TEIL 4

Einstellung und Schulung von Personal

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

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

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

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

Anmerkung:

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

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

Bezug: Nummer 6.8.3.1

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

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

4.2. Umfasst das Verfahren Folgendes?:

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

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

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

4.4. Umfasst das Verfahren Folgendes?

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

4.5. Wird Personal mit Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost geschult, bevor es Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost erhält?

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

4.6. Erhält das in Punkt 4.5 genannte Personal wiederkehrende Schulungen?

JA oder NEIN	

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

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

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

TEIL 5

Physische Sicherheit

Ziel: Der KC3 muss über Verfahren verfügen, mit denen sichergestellt wird, dass identifizierbare in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht und/oder Luftpost vor unbefugtem Eingriff und/oder Manipulation geschützt ist. Wenn solche Fracht oder Post nicht geschützt wird, kann sie einem ACC3 oder RA3 nicht als sichere Fracht oder Post übergeben werden.

Die Stelle hat zu belegen, wie ihre Betriebsstätte oder Räumlichkeiten geschützt werden und dass einschlägige Verfahren für die Zugangskontrolle eingerichtet sind. Wesentlich ist, dass der Zugang zu dem Bereich, in dem identifizierbare Luftfracht/Luftpost bearbeitet oder gelagert wird, kontrolliert wird. Alle Türen, Fenster und sonstigen Zugänge zu in die EU/den EWR zu befördernder sicherer Luftfracht/Luftpost müssen gesichert sein oder einer Zugangskontrolle unterliegen.

Physische Sicherheit kann unter anderem mit folgenden Mitteln gewährleistet werden:

— physische Hindernisse wie Zäune oder Barrieren;

— technische Mittel unter Verwendung von Alarmanlagen und/oder Videoüberwachung;

— personelle Mittel, z. B. mit Überwachungstätigkeiten betrautes Personal.

Bezug: Nummer 6.8.3.1

5.1. Unterliegen alle Zugänge zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost einer Zugangskontrolle und ist der Zugang auf befugte Personen beschränkt?

JA oder NEIN	
Falls JA: Wie wird der Zugang kontrolliert? Erläuterung und Beschreibung. Mehrere Antworten sind möglich. ☐ durch Sicherheitspersonal ☐ durch anderes Personal ☐ manuelle Überprüfung, falls Personen der Zugang zu dem Bereich gestattet wird ☐ elektronische Zugangskontrollsysteme ☐ Sonstiges (Einzelangaben)	
Falls JA: Wie wird gewährleistet, dass eine Person zugangsberechtigt ist? Erläuterung und Beschreibung. Mehrere Antworten sind möglich. — Verwendung eines Firmenausweises; — Verwendung eines Ausweises anderer Art, z. B. Personalausweis oder Führerschein; — vom (Sicherheits-)Personal verwendete Liste befugter Personen; — elektronische Zugangsbefugnis, z. B. durch Verwendung eines Mikrochips;	

— Aushändigung von Schlüsseln oder Zugangscodes ausschließlich an befugtes Personal; — Sonstiges (Einzelangaben).	

5.2. Sind alle Zugangspunkte zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost gesichert? Dazu gehören auch Zugangspunkte, die nicht ständig in Gebrauch sind, sowie Zugangspunkte, die in der Regel nicht als solche genutzt werden, z. B. Fenster.

JA oder NEIN	
Falls JA: Wie werden diese Zugangspunkte gesichert? Erläuterung und Beschreibung. Mehrere Antworten sind möglich. — Anwesenheit von Sicherheitspersonal; — elektronische Zugangskontrollsysteme, die nur jeweils einer Person Zugang gewähren; — Barrieren, z. B. Fensterläden oder Schlösser; — Videoüberwachung; — Einbruchalarmanlage.	

5.3. Werden zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Räumlichkeiten im Allgemeinen ergriffen?

JA oder NEIN	
Falls JA: Erläuterung und Beschreibung der Maßnahmen ☐ Zäune oder Barrieren ☐ Videoüberwachung ☐ Einbruchalarmanlage ☐ Überwachung und Streifengänge ☐ Sonstiges (Einzelangaben)	

5.4. Ist das Gebäude solide gebaut?

JA oder NEIN	

5.5. Schlussfolgerung: Reichen die von der Stelle getroffenen Maßnahmen aus, um den unbefugten Zugang zu denjenigen Teilen der Betriebsstätte und Räumlichkeiten zu verhindern, in denen in die EU/den EWR zu befördernde identifizierbare Luftfracht/Luftpost bearbeitet oder gelagert wird?

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

TEIL 6

Produktion

Ziel: Der KC3 muss über Verfahren verfügen, mit denen sichergestellt wird, dass identifizierbare in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht und/oder Luftpost während des Produktionsprozesses vor unbefugtem Eingriff und/oder Manipulation geschützt ist. Wenn solche Fracht oder Post nicht geschützt wird, kann sie einem ACC3 oder RA3 nicht als sichere Fracht oder Post übergeben werden.

Die Stelle muss nachweisen, dass der Zugang zum Produktionsbereich kontrolliert und der Produktionsprozess beaufsichtigt wird. Wenn das Produkt im Laufe des Produktionsprozesses als in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost identifizierbar wird, hat die Stelle nachzuweisen, dass Maßnahmen getroffen werden, um die Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation ab dieser Phase zu schützen.

Folgende Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt im Laufe des Produktionsprozesses als in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost identifiziert werden kann.

6.1. Wird der Zugang zum Produktionsbereich kontrolliert und ist er auf befugte Personen beschränkt?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Erläuterung, wie die Zugangskontrolle und Beschränkung auf befugte Personen erfolgt	

6.2. Wird der Produktionsprozess beaufsichtigt?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Erläuterung, wie die Beaufsichtigung erfolgt	

6.3. Sind Kontrollen eingerichtet, mit denen eine Manipulation während der Produktionsphase verhindert werden kann?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	

6.4. Schlussfolgerung: Reichen die von der Stelle getroffenen Maßnahmen aus, um identifizierbare in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost während der Produktion vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 7

Verpackung

Ziel: Der KC3 muss über Verfahren verfügen, mit denen sichergestellt wird, dass identifizierbare in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht und/oder Luftpost während des Verpackungsprozesses vor unbefugtem Eingriff und/oder Manipulation geschützt ist. Wenn solche Fracht oder Post nicht geschützt wird, kann sie einem ACC3 oder RA3 nicht als sichere Fracht oder Post übergeben werden.

Die Stelle muss nachweisen, dass der Zugang zum Verpackungsbereich kontrolliert und der Verpackungsprozess beaufsichtigt wird. Wenn das Produkt während des Verpackens als in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost identifizierbar wird, hat die Stelle nachzuweisen, dass Maßnahmen getroffen werden, um die Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation ab dieser Phase zu schützen. Alle fertigen Güter sind vor dem Verpacken zu kontrollieren.

Folgende Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt im Laufe des Verpackungsprozesses als in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost identifiziert werden kann.

7.1. Wird der Zugang zum Verpackungsbereich kontrolliert und ist er auf befugte Personen beschränkt?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Erläuterung, wie die Zugangskontrolle und Beschränkung auf befugte Personen erfolgt	

7.2. Wird der Verpackungsprozess beaufsichtigt?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Erklärung, wie die Beaufsichtigung erfolgt	

7.3. Sind Kontrollen eingerichtet, mit denen eine Manipulation während der Verpackungsphase verhindert werden kann?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	

7.4. Beschreibung der fertigen Außenverpackung:	
a) Ist die fertige Außenverpackung robust?	
JA oder NEIN	
Beschreibung	
b) Ist die fertige Außenverpackung manipulationssicher?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung, mit welchem Verfahren die Verpackung manipulationssicher gemacht wird, z. B. durch Verwendung nummerierter Siegel, besonderer Stempel oder Sicherheitsbänder usw.	
Falls NEIN: Beschreibung der zur Gewährleistung der Integrität der Sendungen getroffenen Schutzmaßnahmen	
7.5. Schlussfolgerung: Reichen die von der Stelle getroffenen Maßnahmen aus, um identifizierbare in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost während des Verpackens vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 8

Lagerung

Ziel: Der KC3 muss über Verfahren verfügen, mit denen sichergestellt wird, dass identifizierbare in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht und/oder Luftpost während der Lagerung vor unbefugtem Eingriff und/oder Manipulation geschützt ist. Wenn solche Fracht oder Post nicht geschützt wird, kann sie einem ACC3 oder RA3 nicht als sichere Fracht oder Post übergeben werden.

Die Stelle muss nachweisen, dass der Zugang zum Lagerbereich kontrolliert wird. Wenn das Produkt während der Lagerung als in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost identifizierbar wird, hat die Stelle nachzuweisen, dass Maßnahmen getroffen werden, um die Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation ab dieser Phase zu schützen.

Folgende Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt im Laufe der Lagerung als in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost identifiziert werden kann.

8.1. Wird der Zugang zum Lagerbereich kontrolliert und ist er auf befugte Personen beschränkt?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Erläuterung, wie die Zugangskontrolle und Beschränkung auf befugte Personen erfolgt	
8.2. Wird die fertige und verpackte Luftfracht/Luftpost sicher gelagert und auf Manipulation kontrolliert?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	
Falls NEIN: Erläuterung, wie die Stelle gewährleistet, dass die fertige und verpackte in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht und Luftpost vor unbefugtem Eingriff und Manipulation geschützt wird	

8.3. Schlussfolgerung: Reichen die von der Stelle getroffenen Maßnahmen aus, um identifizierbare in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost während der Lagerung vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen?

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

TEIL 9

Versand

Ziel: Der KC3 muss über Verfahren verfügen, mit denen sichergestellt wird, dass identifizierbare in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht und/oder Luftpost während des Versandprozesses vor unbefugtem Eingriff und/oder Manipulation geschützt ist. Wenn solche Fracht oder Post nicht geschützt wird, kann sie einem ACC3 oder RA3 nicht als sichere Fracht oder Post übergeben werden.

Die Stelle muss nachweisen, dass der Zugang zum Versandbereich kontrolliert wird. Wenn das Produkt während des Versands als in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost identifizierbar wird, hat die Stelle nachzuweisen, dass Maßnahmen getroffen werden, um die Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation ab dieser Phase zu schützen.

Folgende Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt im Laufe des Versandprozesses als in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost identifiziert werden kann.

9.1. Wird der Zugang zum Versandbereich kontrolliert und ist er auf befugte Personen beschränkt?

JA oder NEIN	
Falls JA: Erläuterung, wie die Zugangskontrolle und Beschränkung auf befugte Personen erfolgt	

9.2. Wer hat Zugang zum Versandbereich? Mehrere Antworten sind möglich.

☐ Mitarbeiter der Stelle ☐ Fahrer ☐ Besucher ☐ Auftragnehmer ☐ Sonstige (Einzelangaben)	

9.3. Wird der Versandprozess beaufsichtigt?

JA oder NEIN	
Falls JA: Erklärung, wie die Beaufsichtigung erfolgt	

9.4. Sind Kontrollen eingerichtet, um Manipulationen im Versandbereich zu verhindern?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	

9.5. Schlussfolgerung: Reichen die von der Stelle getroffenen Maßnahmen aus, um identifizierbare in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost während des Versandprozesses vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen?

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

TEIL 10

Sendungen anderen Ursprungs

Ziel: Der KC3 verfügt über Verfahren, mit denen sichergestellt wird, dass Fracht oder Post, deren Ursprung er nicht selbst ist, einem ACC3 oder RA3 nicht als sichere Fracht oder Post übergeben werden.

Ein KC3 kann Sendungen, deren Ursprung er nicht selbst ist, einem RA3 oder ACC3 übergeben, sofern

a) diese Sendungen von Sendungen getrennt werden, deren Ursprung er selbst ist, und

b) der Ursprung eindeutig auf der Sendung oder in Begleitdokumenten angegeben ist.

Alle derartigen Sendungen müssen von einem RA3 oder ACC3 kontrolliert werden, bevor sie in ein Luftfahrzeug verladen werden.

10.1. Nimmt die Stelle Fracht- oder Postsendungen, die auf dem Luftweg befördert werden sollen, von einer anderen Stelle entgegen?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Wie werden diese Sendungen von der eigenen Fracht oder Post des Unternehmens getrennt gehalten und wie werden sie für den reglementierten Beauftragten/Spediteur gekennzeichnet?	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 11

Transport

Ziel: Der KC3 muss über Verfahren verfügen, mit denen sichergestellt wird, dass identifizierbare in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht und/oder Luftpost während des Transports vor unbefugtem Eingriff und/oder Manipulation geschützt ist. Wenn solche Fracht oder Post nicht geschützt wird, kann sie von einem ACC3 oder RA3 nicht als sichere Fracht oder Post übernommen werden.

Während des Transports ist der KC3 für den Schutz der sicheren Sendungen verantwortlich. Dies gilt auch für den Fall, dass der Transport von einer anderen Stelle, beispielsweise einem Spediteur, im Namen des KC3 durchgeführt wird. Es gilt nicht für den Fall, dass die Sendungen unter der Verantwortung eines ACC3 oder RA3 transportiert werden.

Folgende Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt während des Transports als in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost identifiziert werden kann.

11.1. Wie wird die Luftfracht/Luftpost zum ACC3/RA3 transportiert?	
a) Eigener Transport der validierten Stelle?	
JA oder NEIN	
b) Transport durch ACC3/RA3?	
JA oder NEIN	
c) Durch einen von der validierten Stelle beauftragten Auftragnehmer?	
JA oder NEIN	
11.2. Ist die Luftfracht/Luftpost manipulationssicher verpackt?	
JA oder NEIN	
Falls JA, wie?	

11.3. Wird das Fahrzeug vor dem Transport versiegelt oder abgeschlossen?

JA oder NEIN	
Falls JA, wie?	

11.4. Falls nummerierte Siegel verwendet werden: Wird der Zugang zu den Siegeln kontrolliert und werden die Nummern aufgezeichnet?

JA oder NEIN	
Falls JA, wie?	

11.5. Unterzeichnet der jeweilige Spediteur ggf. die Spediteurserklärung?

JA oder NEIN	

11.6. Hat die Person, die die Fracht transportiert, besondere Sicherheitskontrollen und eine Schulung des Sicherheitsbewusstseins absolviert, bevor sie zum Transport gesicherter Luftfracht und/oder Luftpost befugt wird?

JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung der Art der Sicherheitskontrollen (beschäftigungsbezogene Überprüfung, Zuverlässigkeitsüberprüfung usw.) und der Art der Schulung (Schulung des Sicherheitsbewusstseins usw.)	

11.7. Schlussfolgerung: Reichen die Maßnahmen aus, um Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Zugriff während des Transports zu schützen?

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

TEIL 12

Einhaltung der Bestimmungen

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

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

a) die in dieser Prüfliste aufgeführten Ziele einhält. Der Validierungsprüfer händigt der validierten Stelle das Original des Validierungsberichts aus und trifft die Feststellung, dass die Stelle als bekannter Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland (KC3) benannt wird;

b) die in dieser Prüfliste aufgeführten Ziele nicht einhält. In diesem Fall ist die Stelle nicht befugt, Luftfracht oder Luftpost zur Beförderung in die EU/den EWR einem ACC3 oder RA3 zu übergeben, ohne dass diese von einem befugten Beteiligten kontrolliert wird. Sie erhält eine Kopie der ausgefüllten Prüfliste mit Angabe der Mängel.

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

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

12.1. Allgemeine Schlussfolgerung:

Bewertung (und Mitteilung) (Zutreffendes hervorheben) Bei ‚Bestanden' gilt die Stelle als bekannter Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland (KC3).	Bestanden/nicht bestanden

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

Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	
Bemerkungen der Stelle	

Name des Validierungsprüfers:

Datum:

Unterschrift:

ANHANG

Liste der besuchten und befragten Personen und Stellen

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

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

(*) ABl. L 324 vom 22.11.2012, S. 25."

3. Folgende Anlagen werden nach Anlage 6-H1 eingefügt:

„**ANLAGE 6-H2**

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG — REGLEMENTIERTER BEAUFTRAGTER MIT EU-VALIDIERUNG DER LUFTSICHERHEIT IN EINEM DRITTLAND (RA3)

Im Namen von [Name des RA3] nehme ich Folgendes zur Kenntnis:

In diesem Bericht wird das auf den Luftfrachtverkehr in die EU/den EWR angewendete Sicherheitsniveau hinsichtlich der in der Prüfliste aufgeführten oder dort in Bezug genommenen Sicherheitsstandards festgestellt.

[Name des RA3] kann erst nach einer als ‚bestanden' bewerteten EU-Validierung der Luftsicherheit durch einen EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit, der in der Unionsdatenbank für reglementierte Beauftragte und bekannte Versender eingetragen ist, als ‚reglementierter Beauftragter mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland (RA3)' benannt werden.

Ergibt der Bericht, dass bei den darin überprüften Sicherheitsmaßnahmen die Vorschriften nicht eingehalten wurden, kann dies zum Entzug einer für diese Betriebsstätte bereits erteilten Benennung von [Name des RA3] als RA3 führen, so dass [Name des RA3] einem ACC3 oder anderen RA3 keine gesicherte in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost übergeben darf.

Der Bericht ist für fünf Jahre gültig und läuft spätestens am ..... ab.

Im Namen von [Name des RA3] erkläre ich hiermit:

a) [Name des RA3] wird geeignete Folgemaßnahmen zur Überwachung der im Bericht bestätigten Standards akzeptieren.

b) Alle Änderungen des Betriebs von [Name des RA3], die keine vollständige Neuvalidierung erfordern, werden im Originalbericht durch Hinzufügung entsprechender Informationen vermerkt, wobei die bisherigen Informationen sichtbar bleiben. Dabei kann es sich um folgende Änderungen handeln:

   1. Die Gesamtverantwortung für die Sicherheit wird einer anderen als der in Nummer 1.8 der Anlage 6-C2 der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 genannten Person übertragen;

   2. sonstige Änderungen in der Betriebsstätte oder bei den Verfahren, die voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Sicherheit haben.

c) [Name des RA3] unterrichtet die ACC3 und RA3, denen er gesicherte Luftfracht und/oder Luftpost übergibt, wenn [Name des RA3] seine Tätigkeit einstellt, keine Luftfracht/Luftpost mehr bearbeitet oder die in diesem Bericht validierten Anforderungen nicht mehr erfüllen kann.

d) [Name des RA3] wird das Sicherheitsniveau, das in diesem Bericht als konform mit den in der Prüfliste dargelegten Zielen bestätigt wurde, bis zur nachfolgenden Validierung der Tätigkeiten von [Name des RA3] aufrechterhalten und gegebenenfalls zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen einführen und anwenden, die für die Benennung als RA3 erforderlich sind, falls Sicherheitsstandards als unzureichend erkannt wurden.

Im Namen von [Name des RA3] übernehme ich die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Name:

Funktion im Unternehmen:

Datum:

Unterschrift:

ANLAGE 6-H3

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG — BEKANNTER VERSENDER MIT EU-VALIDIERUNG DER LUFTSICHERHEIT IN EINEM DRITTLAND (KC3)

Im Namen von [Name des KC3] nehme ich Folgendes zur Kenntnis:

In diesem Bericht wird das auf den Luftfrachtverkehr in die EU/den EWR (*) angewendete Sicherheitsniveau hinsichtlich der in der Prüfliste aufgeführten oder dort in Bezug genommenen Sicherheitsstandards (**) festgestellt.

[Name des KC3] kann erst nach einer als ‚bestanden' bewerteten EU-Validierung der Luftsicherheit durch einen EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit, der in der Unionsdatenbank für reglementierte Beauftragte und bekannte Versender eingetragen ist, als ‚bekannter Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland (KC3)' benannt werden.

Ergibt der Bericht, dass bei den darin überprüften Sicherheitsmaßnahmen die Vorschriften nicht eingehalten wurden, kann dies zum Entzug einer für diese Betriebsstätte bereits erteilten Benennung von [Name des KC3] als KC3 führen, so dass [Name des KC3] einem ACC3 oder einem reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland (RA3) keine gesicherte in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost übergeben darf.

Der Bericht ist für fünf Jahre gültig und läuft spätestens am ..... ab.

Im Namen von [Name des KC3] erkläre ich hiermit:

a) [Name des KC3] wird geeignete Folgemaßnahmen zur Überwachung der im Bericht bestätigten Standards akzeptieren.

b) Alle Änderungen des Betriebs von [Name des KC3], die keine vollständige Neuvalidierung erfordern, werden im Originalbericht durch Hinzufügung entsprechender Informationen vermerkt, wobei die bisherigen Informationen sichtbar bleiben. Dabei kann es sich um folgende Änderungen handeln:

   1. Die Gesamtverantwortung für die Sicherheit wird einer anderen als der in Nummer 1.9 der Anlage 6-C4 der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 genannten Person übertragen;

   2. sonstige Änderungen in der Betriebsstätte oder bei den Verfahren, die voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Sicherheit haben.

c) [Name des KC3] unterrichtet die ACC3 und RA3, denen er gesicherte Luftfracht und/oder Luftpost übergibt, wenn [Name des KC3] seine Tätigkeit einstellt, keine Luftfracht/Luftpost mehr bearbeitet oder die in diesem Bericht validierten Anforderungen nicht mehr erfüllen kann.

d) [Name des KC3] wird das Sicherheitsniveau, das in diesem Bericht als konform mit den in der Prüfliste dargelegten Zielen bestätigt wurde, bis zur nachfolgenden Validierung der Tätigkeiten von [Name des KC3] aufrechterhalten und gegebenenfalls zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen einführen und anwenden, die für die Benennung als KC3 erforderlich sind, falls Sicherheitsstandards als unzureichend erkannt wurden.

Im Namen von [Name des KC3] übernehme ich die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Name:

Funktion im Unternehmen:

Datum:

Unterschrift:

(*) Flughäfen in Österreich, Belgien, Bulgarien, Kroatien, Zypern, der Tschechischen Republik, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Ungarn, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, den Niederlanden, Polen, Portugal, Rumänien, der Slowakei, Slowenien, Spanien, Schweden, dem Vereinigten Königreich sowie Island, Norwegen und der Schweiz.

(**) Verordnung (EU) Nr. 185/2010, geändert durch die Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 859/2011 und (EU) Nr. 1082/2012.“