Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich

►B

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2015/1998 DER KOMMISSION

vom 5. November 2015

zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 299 vom 14.11.2015, S. 1)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Durchführungsverordnung (EU) 2015/2426 der Kommission vom 18. Dezember 2015	L 334	5	22.12.2015
►M2	Durchführungsverordnung (EU) 2017/815 der Kommission vom 12. Mai 2017	L 122	1	13.5.2017
►M3	Durchführungsverordnung (EU) 2017/837 der Kommission vom 17. Mai 2017	L 125	3	18.5.2017
►M4	Durchführungsverordnung (EU) 2018/55 der Kommission vom 9. Januar 2018	L 10	5	13.1.2018
►M5	Durchführungsverordnung (EU) 2019/103 der Kommission vom 23. Januar 2019	L 21	13	24.1.2019
►M6	geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2020/910 der Kommission vom 30. Juni 2020	L 208	43	1.7.2020
►M7	Durchführungsverordnung (EU) 2019/413 der Kommission vom 14. März 2019	L 73	98	15.3.2019
►M8	Durchführungsverordnung (EU) 2019/1583 der Kommission vom 25. September 2019	L 246	15	26.9.2019
►M9	geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2020/910 der Kommission vom 30. Juni 2020	L 208	43	1.7.2020
►M10	Durchführungsverordnung (EU) 2020/111 der Kommission vom 13. Januar 2020	L 21	1	27.1.2020
►M11	Durchführungsverordnung (EU) 2020/910 der Kommission vom 30. Juni 2020	L 208	43	1.7.2020
►M12	Durchführungsverordnung (EU) 2021/255 der Kommission vom 18. Februar 2021	L 58	23	19.2.2021
►M13	Durchführungsverordnung (EU) 2022/421 der Kommission vom 14. März 2022	L 87	1	15.3.2022
►M14	Durchführungsverordnung (EU) 2022/463 der Kommission vom 22. März 2022	L 94	3	23.3.2022

Berichtigt durch:

►C1 Berichtigung, ABl. L 165 vom 23.6.2016, S. 23 (2015/1998)
►C2 Berichtigung, ABl. L 49 vom 25.2.2017, S. 52 (2015/1998)
►C3 Berichtigung, ABl. L 397 vom 26.11.2020, S. 33 (2019/103)
►C4 Berichtigung, ABl. L 406 vom 3.12.2020, S. 77 (2015/1998)
►C5 Berichtigung, ABl. L 415 vom 10.12.2020, S. 88 (2017/815)
►C6 Berichtigung, ABl. L 241 vom 8.7.2021, S. 18 (2015/1998)

▼B

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2015/1998 DER KOMMISSION

vom 5. November 2015

zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit

(Text von Bedeutung für den EWR)

Artikel 1

Die detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der in Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 genannten gemeinsamen Grundstandards für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, und die in Artikel 4 Absatz 2 der genannten Verordnung aufgeführten allgemeinen Maßnahmen zur Ergänzung dieser gemeinsamen Grundstandards sind in der Anlage wiedergegeben.

Artikel 2

Die Verordnung (EU) Nr. 185/2010 wird aufgehoben. Bezugnahmen auf die aufgehobene Verordnung gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung.

Artikel 3

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

Sie gilt ab dem 1. Februar 2016.

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

▼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. Im Sinne dieses Kapitels gelten Luftfahrzeuge, Busse, Gepäckwagen und andere Transportmittel sowie Laufstege und Fluggastbrücken als Teile eines Flughafens.

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

▼M2

1.0.3. Die jeweils zuständige Behörde kann unbeschadet der in Teil K des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 272/2009 der Kommission [1] festgelegten Kriterien für Abweichungen an Tagen, an denen 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 der Nummer 1.1.3 fallenden Flughafen befindet, besondere Sicherheitsverfahren oder Ausnahmen für den Schutz und die Sicherheit luftseitiger Bereiche von Flughäfen erlauben.

▼B

1.0.4. Im Sinne dieses Anhangs bezeichnet der Ausdruck „von anderen Personen als Fluggästen mitgeführte Gegenstände“ Gegenstände, die zur persönlichen Verwendung der Person bestimmt sind, die sie mitführt.

1.0.5. Bezugnahmen auf Drittländer in diesem Kapitel und gegebenenfalls im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 final der Kommission [2] umfassen auch andere Länder und Gebiete, auf die gemäß Artikel 355 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union der Titel VI im Dritten Teil dieses Vertrags keine Anwendung findet.

▼M8

1.0.6. Die zuständige Behörde legt Verfahren für einen angemessenen, praktikablen und rechtzeitigen Austausch relevanter Informationen fest und setzt sie um, um andere nationale Behörden und Agenturen, Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen und andere beteiligte Akteure zu unterstützen, wirksame Sicherheitsrisikobewertungen in Bezug auf ihre Tätigkeiten durchzuführen.

▼B

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] Verordnung (EG) Nr. 272/2009 der Kommission vom 2. April 2009 zur Ergänzung der im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegten gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit der Zivilluftfahrt (ABl. L 91 vom 3.4.2009, S. 7).

[2] Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 final der Kommission zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit mit Informationen nach Artikel 18 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und zur Aufhebung des Beschlusses K(2010) 774 vom 13. April 2010.

▼B

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 kontrollierten abfliegenden Fluggästen zugängliche Teile eines Flughafens und

b) Teile eines Flughafens, die kontrolliertes 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.

1.1.2.3. ►M14 Jedes Mal, wenn Unbefugte Zugang zu einem Sicherheitsbereich gehabt haben könnten, 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**

▼M2

1.1.3.1. Sensible Teile sind auf Flughäfen einzurichten, auf denen mehr als 60 Personen über Flughafenausweise verfügen, mit denen Zutritt zu Sicherheitsbereichen gewährt wird.

▼B

1.1.3.2. Sensible Teile sind zumindest folgende Bereiche:

a) sämtliche den kontrollierten abfliegenden Fluggästen zugängliche Teile eines Flughafens und

b) sämtliche Teile eines Flughafens, die ►C1 kontrolliertes 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 den Buchstaben a und b genannten Abläufe als sensibler Teil.

1.1.3.3. Bei Einrichtung eines sensiblen Teils wird unmittelbar zuvor eine Sicherheitsdurchsuchung der Teile 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.

▼M5

1.1.3.4. Hatten nachfolgend aufgeführte Personen, Fluggäste oder Besatzungsmitglieder Zugang zu sensiblen Teilen, wird so bald wie möglich eine Sicherheitsdurchsuchung der Teile vorgenommen, deren Sicherheit möglicherweise beeinträchtigt wurde, um hinreichend sicherzustellen, dass sich in diesen keine verbotenen Gegenstände befinden:

a) nicht kontrollierte Personen;

b) Fluggäste und Besatzungsmitglieder, die aus anderen als den in Anlage 4-B aufgeführten Drittländern eintreffen;

▼M5

c) Fluggäste und Besatzungsmitglieder, die von Flughäfen in der Union eintreffen, wenn der betreffende Mitgliedstaat gemäß Artikel 1 der Verordnung (EU) Nr. 1254/2009 der Kommission ([1]) von den gemeinsamen Grundstandards abweicht; dies gilt nicht, wenn die betreffenden Fluggäste und Besatzungsmitglieder bei ihrer Ankunft abgeholt und gemäß Nummer 1.2.7.3 aus diesen Bereichen hinausbegleitet werden.

Diese Nummer gilt für Luftfahrzeuge, die einer Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung unterzogen werden, als erfüllt und findet keine Anwendung, wenn Personen, die unter die Nummern 1.3.2 und 4.1.1.7 fallen, Zugang zu sensiblen Teilen hatten.

In Bezug auf die Buchstaben b und c gilt diese Bestimmung nur für die sensiblen Teile, 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. Bei Flughafenführungen, die von befugten Personen begleitet werden, gelten die legitimen Gründe als gegeben.

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.

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. Bei Flughafenführungen, die von befugten Personen begleitet werden, gelten die legitimen Gründe als gegeben.

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

▼C4

a) eine gültige Bordkarte oder ein Äquivalent oder

▼B

b) einen gültigen Flugbesatzungsausweis oder

c) einen gültigen Flughafenausweis oder

d) einen gültigen Ausweis der nationalen zuständigen Behörde oder

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

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

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.

([1]) Verordnung (EU) Nr. 1254/2009 der Kommission vom 18. Dezember 2009 zur Festlegung der Bedingungen, unter denen die Mitgliedstaaten von den gemeinsamen Grundnormen für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt abweichen und alternative Sicherheitsmaßnahmen treffen können (ABl. L 338 vom 19.12.2009, S. 17).

▼B

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.

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.

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.

Die zuständige Behörde kann in ihrem nationalen Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt festlegen, dass die Beschränkung auf jeweils eine Person nach Buchstabe a nicht für Zugangspunkte gilt, die ausschließlich von Personen benutzt werden, die polizeiliche Aufgaben wahrnehmen.

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 des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission.

▼M5

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

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

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 erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung nicht bestehen, sind unverzüglich zu sperren bzw. einzuziehen und der zuständigen Behörde, dem Betreiber oder der ausstellenden Stelle zurückzugeben.

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 zurückgegeben:

a) auf Ersuchen der zuständigen Behörde, des Betreibers oder der ausstellenden Stelle;

b) bei Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses;

c) bei einem Wechsel des Arbeitgebers;

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

e) bei Ablauf der Gültigkeit des Ausweises;

f) bei Entzug des Ausweises.

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

▼M5

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.

▼B

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

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

a) Name und Lichtbild des Inhabers und

b) Name des Luftfahrtunternehmens und

c) das Wort „Crew“ in englischer Sprache und

d) das Ablaufdatum.

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) den Namen entweder der ausstellenden Stelle oder des Flughafens und

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

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, 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.

▼M2

_____

1.2.6.3. Ein elektronischer Fahrzeugausweis muss entweder

a) derart am Fahrzeug befestigt sein, dass seine Nichtübertragbarkeit gewährleistet ist, oder

▼M5

b) über eine sichere Fahrzeugregisterdatenbank an das Unternehmen oder den einzelnen registrierten Fahrzeugnutzer gebunden sein.

▼M2

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. ►M5 Elektronische Fahrzeugausweise müssen auf der Luftseite auch elektronisch lesbar sein. ◄

▼B

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.

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.

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 und

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

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. Eine Person kann von der Anforderung, begleitet zu sein, ausgenommen werden, wenn diese Person über eine Genehmigung verfügt und Inhaber eines gültigen Flughafenausweises 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.

1.2.7.5. Wenn ein Fluggast nicht aufgrund eines Beförderungsvertrags reist, der zur Ausstellung einer Bordkarte oder eines Äquivalents führt, kann ein Besatzungsmitglied, das diesen Fluggast begleitet, von den Anforderungen in Nummer 1.2.7.3 Buchstabe a ausgenommen werden.

▼B

1.2.8. **Weitere Ausnahmen**

Weitere Ausnahmen unterliegen den Bestimmungen des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 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. Personen, die keine Fluggäste sind, werden nach einem der folgenden Verfahren kontrolliert:

a) Durchsuchung von Hand,

b) Metalldetektorschleusen (WTMD),

c) Sprengstoffspürhunde,

d) Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräte).

e) Sicherheitsscanner, die nicht mit ionisierender Strahlung arbeiten,

▼M5

f) Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräte) in Verbindung mit Metalldetektor-Handgeräten (HHMD-Geräten),

g) Schuh-Metalldetektoren (SMD-Geräte),

h) Schuh-Sprengstoffdetektoren (SED-Geräte).

SMD- und SED-Geräte dürfen nur als zusätzliches Mittel der Kontrolle eingesetzt werden.

▼B

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

▼M5

1.3.1.3. Sprengstoffspürhunde, ETD-Geräte und ETD-Geräte in Verbindung mit SED-Geräten dürfen nur als zusätzliches Mittel der Kontrolle von anderen Personen als Fluggästen oder in unvorhersehbarem Wechsel mit der Durchsuchung von Hand, mit der Durchsuchung von Hand in Verbindung mit SMD-Geräten, mit der Kontrolle durch Metalldetektorschleusen oder mit der Kontrolle durch Sicherheitsscanner eingesetzt werden.

▼B

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

a) Durchsuchung von Hand,

b) Röntgengeräte,

c) Sprengstoffdetektoren (EDS-Geräte),

d) Sprengstoffspürhunde,

e) Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräte).

1.3.1.5. Für die Kontrolle von Gegenständen, die von anderen Personen als Fluggästen mitgeführt werden, gelten die Bestimmungen der Nummern 4.1.2.4 bis 4.1.2.7 und 4.1.2.11.

1.3.1.6. Sprengstoffspürhunde und ETD-Geräte dürfen nur als zusätzliches Mittel der Kontrolle von Gegenständen, die von anderen Personen als Fluggästen mitgeführt werden, oder in unvorhersehbarem Wechsel mit der Durchsuchung von Hand, mit der Kontrolle durch Röntgengeräte oder EDS-Geräte eingesetzt werden.

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

▼M2

1.3.1.8. Für betriebliche Zwecke eingesetzte Tiere, die von einer Person mit gültigem Flughafenausweis geführt werden, sind einer Sichtkontrolle zu unterziehen, bevor ihnen Zugang zu Sicherheitsbereichen gewährt wird.

▼M2

1.3.1.9. Daneben unterliegt die Kontrolle von anderen Personen als Fluggästen sowie von mitgeführten Gegenständen den zusätzlichen Bestimmungen des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission.

▼B

1.3.2. **Ausnahmen und besondere Kontrollverfahren**

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

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

1.3.2.3. Daneben unterliegen Ausnahmen und besondere Kontrollverfahren den zusätzlichen Bestimmungen des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 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 von Sicherheitsbereichen einfahrende Fahrzeuge den zusätzlichen Bestimmungen des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 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 des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 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) Sprengstoffspürhunde und

b) Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräte).

1.4.3.3. Daneben unterliegen die Überprüfungsmethoden den zusätzlichen Bestimmungen des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 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 des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 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) des sichtbaren Anbringens und der Gültigkeit von Fahrzeugausweisen auf der Luftseite und

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

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 und

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

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.

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.

1.6. VERBOTENE GEGENSTÄNDE

1.6.1. Andere Personen als Fluggäste dürfen die in Anlage 1-A aufgeführten Gegenstände nicht in Sicherheitsbereiche mitnehmen.

1.6.2. Eine Ausnahme von Nummer 1.6.1 kann unter der Bedingung eingeräumt werden, dass die Person zum Mitführen verbotener Gegenstände in Sicherheitsbereichen berechtigt ist, um für den Betrieb von Flughäfen oder zum Führen eines Luftfahrzeugs unabdingbare Aufgaben bzw. weitere Aufgaben als ein Mitglied der Besatzung während des Fluges wahrzunehmen.

1.6.3. Für die Überprüfung, ob eine Person zum Mitführen eines oder mehrerer der in Anlage 1-A aufgeführten Gegenstände berechtigt ist,

▼B

a) muss die betreffende Person über eine Berechtigung verfügen und diese mit sich führen. Die Berechtigung ist entweder auf dem Ausweis, der Zugang zu Sicherheitsbereichen gewährt, oder in einer getrennten schriftlichen Erklärung anzugeben. In der Berechtigung sind die Gegenstände, die mitgeführt werden dürfen, entweder als Kategorie oder als bestimmte Gegenstände anzugeben. Ist die Berechtigung auf dem Ausweis angegeben, muss sie nach dem Grundsatz der Inkenntnissetzung nur bei Notwendigkeit erkennbar sein, oder

b) muss ein System am Sicherheitskontrollpunkt eingerichtet sein, das angibt, welche Personen zur Mitführung welcher Gegenstände, entweder als Kategorie oder als bestimmte Gegenstände, berechtigt sind.

▼M2

1.6.4. Die Überprüfung hat zu erfolgen, bevor der Person die Mitnahme der betreffenden Gegenstände in Sicherheitsbereiche erlaubt wird, und bei Aufforderung durch Personen, die Überwachungsaufgaben oder Streifengänge nach Nummer 1.5.1 Buchstabe c durchführen.

▼B

1.6.5. Die in Anlage 1-A aufgeführten Gegenstände können in Sicherheitsbereichen gelagert werden, sofern sie unter sicheren Bedingungen verwahrt werden. Die in Anlage 4-C Buchstaben c, d und e aufgeführten Gegenstände können in Sicherheitsbereichen gelagert werden, sofern sie für Fluggäste unzugänglich sind.

▼M8

1.7. ERMITTLUNG KRITISCHER INFORMATIONS- UND KOMMUNIKATIONSTECHNISCHER SYSTEME UND DATEN IM BEREICH DER ZIVILLUFTFAHRT UND SCHUTZ DIESER SYSTEME UND DATEN VOR CYBERBEDROHUNGEN

1.7.1. Die zuständige Behörde stellt sicher, dass Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen und im nationalen Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt genannte Stellen ihre für Zivilluftfahrtzwecke genutzten kritischen informations- und kommunikationstechnischen Systeme und Daten ermitteln und vor Cyberangriffen, die sich auf die Sicherheit der Zivilluftfahrt auswirken könnten, schützen.

1.7.2. Die Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen und Stellen bestimmen in ihrem Sicherheitsprogramm oder in einem im Sicherheitsprogramm genannten relevanten Dokument die unter Nummer 1.7.1 genannten kritischen informations- und kommunikationstechnischen Systeme und Daten.

Das Sicherheitsprogramm oder ein im Sicherheitsprogramm genanntes relevantes Dokument muss detaillierte Maßnahmen enthalten, mit denen der Schutz vor den unter Nummer 1.7.1 genannten Cyberangriffen sowie die Erkennung solcher Cyberangriffe, die Reaktionen darauf und ihre Bewältigung sichergestellt sind.

1.7.3. Die detaillierten Maßnahmen zum Schutz dieser Systeme und Daten vor rechtswidrigen Eingriffen werden im Einklang mit einer vom Flughafenbetreiber, dem Luftfahrtunternehmen oder der Stelle vorgenommenen Risikobewertung ermittelt, entwickelt und umgesetzt.

1.7.4. Ist innerhalb eines einzelnen Mitgliedstaats eine bestimmte Behörde oder Agentur für Maßnahmen in Bezug auf Cyberbedrohungen zuständig, so kann diese Behörde oder Agentur als zuständig benannt werden, die Maßnahmen gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung in Bezug auf Cyberbedrohungen zu koordinieren und/oder zu überwachen.

▼M8

1.7.5. Unterliegen Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen und im nationalen Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt genannte Stellen gesonderten Cybersicherheitsanforderungen, die sich aus anderen EU- oder nationalen Rechtsvorschriften ergeben, so kann die zuständige Behörde entscheiden, dass die Einhaltung der Anforderungen der vorliegenden Verordnung durch die Einhaltung der Elemente anderer EU- oder nationaler Rechtsvorschriften ersetzt wird. Die zuständige Behörde stimmt sich mit allen anderen einschlägigen zuständigen Behörden ab, um eine koordinierte oder kompatible Aufsicht sicherzustellen.

▼B

ANLAGE 1-A

ANDERE PERSONEN ALS FLUGGÄSTE

LISTE DER VERBOTENEN GEGENSTÄNDE

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

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

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

— Teile von Feuerwaffen, ausgenommen Zielfernrohre,

— Luftdruck- und CO_2-Waffen, wie Luft-, Feder- und Pelletpistolen und -gewehre oder sogenannte „Ball Bearing Guns“ (BB Guns),

— Signalpistolen und Startpistolen,

— Bogen, Armbrüste und Pfeile,

— Abschussgeräte für Harpunen und Speere,

— Schleudern und Katapulte;

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

— Geräte 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;

▼B

c) *Spreng- und Brandstoffe sowie Spreng- und Brandsätze* — Spreng- und Brandstoffe sowie Spreng- und Brandsätze, die in der Lage sind oder zu sein scheinen, schwere Verletzungen herbeizuführen 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.

d) jeder andere Gegenstand, der benutzt werden kann, um schwere Verletzungen herbeizuführen, und der üblicherweise nicht in Sicherheitsbereichen benutzt wird, z. B. Kampfsportgeräte, Schwerter, Säbel usw.

2. ABGEGRENZTE BEREICHE VON FLUGHÄFEN

Keine Bestimmungen in dieser Verordnung.

3. SICHERHEIT VON LUFTFAHRZEUGEN

3.0. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

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

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

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

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

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

▼M2

3.0.6. Die Liste der verbotenen Gegenstände bei Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchungen des Innenraums des Luftfahrzeugs ist identisch mit der Liste in Anlage 1-A. Montierte Spreng- und Brandsätze gelten bei Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchungen der Außenbereiche des Luftfahrzeugs als verbotene Gegenstände.

3.0.7. Im Sinne dieses Kapitels gelten als „Servicepanels und Serviceklappen des Luftfahrzeugs“ von außen zu öffnende Zugangspunkte und Serviceabteile, die von außen zu bedienende Griffe oder von außen zu öffnende Abdeckungen (Clip-down Panels) aufweisen und die regelmäßig für die Bodenabfertigung des Luftfahrzeugs verwendet werden.

3.0.8. Bezugnahmen auf Drittländer in diesem Kapitel und im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission umfassen auch andere Länder und Gebiete, auf die gemäß Artikel 355 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union der Titel VI im Dritten Teil dieses Vertrags keine Anwendung findet.

▼B

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, ►C1 dass Unbefugte Zugang zum Luftfahrzeug gehabt haben könnten ◄, einer Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung zu unterziehen.

3.1.1.2. Eine Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung umfasst eine Überprüfung bestimmter Bereiche eines Flugzeugs, die im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt sind.

3.1.1.3. Ein Luftfahrzeug, das aus einem nicht in Anlage 3-B aufgeführten Drittstaat in einem sensiblen Teil ankommt, wird zu einem Zeitpunkt nach dem Aussteigen der Fluggäste aus dem zu durchsuchenden Bereich 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 des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission.

3.1.2. **Durchführung einer Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung**

Die Art und Weise der Durchführung einer Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung unterliegt den Bestimmungen des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 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:

a) Flugnummer und

b) Ursprung des vorherigen Flugs.

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

c) Datum und Uhrzeit des Abschlusses der Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung und

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

▼M5

Die oben genannten Informationen können in elektronischer Form aufgezeichnet werden.

▼B

3.2. SICHERUNG DER LUFTFAHRZEUGE

3.2.1. **Sicherung der Luftfahrzeuge — Allgemeines**

3.2.1.1. Bei Luftfahrzeugen sind unabhängig davon, wo sie auf einem Flughafen abgestellt sind, alle ihre Außentüren durch folgende Maßnahmen gegen unbefugten Zugang zu sichern:

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

b) die Außentüren sind geschlossen zu halten. Befindet sich das Luftfahrzeug in einem sensiblen Teil eines Sicherheitsbereichs, so gelten die vom Boden aus für eine Person nicht zugänglichen Außentüren als geschlossen, sofern die Zugangshilfen entfernt und in hinreichendem Abstand vom Luftfahrzeug abgestellt wurden, um nach vernünftigen Ermessen den Zugang für eine Person zu verhindern, oder

▼B

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

d) es ist ein elektronisches Flughafenausweis-Zugangssystem an allen Türen einzusetzen, die unmittelbar zu den Fluggastbrücken an einer offenen Luftfahrzeugtür führen, und das nur Personen Zugang gewährt, die gemäß Nummer 11.2.3.7 geschult sind. Diese Personen haben zu gewährleisten, dass ein unbefugter Zugang verhindert wird, wenn sie die Tür benutzen.

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

▼C6

c) die Außentüren müssen verschlossen sein oder

▼B

d) die Außentüren müssen überwacht werden.

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

3.2.2.2. Wurden die Zugangshilfen von den vom Boden aus für eine Person 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 des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission.

ANLAGE 3-A

LUFTFAHRZEUG-SICHERHEITSDURCHSUCHUNG

Detaillierte Bestimmungen zur Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

▼M7

ANLAGE 3-B

SICHERHEIT VON LUFTFAHRZEUGEN

DRITTLÄNDER SOWIE ANDERE LÄNDER UND GEBIETE, AUF DIE GEMÄß ARTIKEL 355 DES VERTRAGS ÜBER DIE ARBEITSWEISE DER EUROPÄISCHEN UNION DER TITEL VI IM DRITTEN TEIL DES VERTRAGS KEINE ANWENDUNG FINDET, DIE ANERKANNTERMAßEN SICHERHEITSSTANDARDS ANWENDEN, DIE DEN GEMEINSAMEN GRUNDSTANDARDS FÜR DIE SICHERHEIT IN DER ZIVILLUFTFAHRT GLEICHWERTIG SIND

In Bezug auf die Sicherheit von Luftfahrzeugen werden in folgenden Drittländern sowie anderen Ländern und Gebieten, auf die gemäß Artikel 355 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union der Titel VI im Dritten Teil des Vertrags keine Anwendung findet, anerkanntermaßen Sicherheitsstandards angewandt, die den gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt gleichwertig sind:

▼M7

Kanada

Färöer in Bezug auf den Flughafen Vagar

Grönland in Bezug auf den Flughafen Kangerlussuaq

Guernsey

Insel Man

Jersey

Montenegro

▼M13

Republik Serbien in Bezug auf den Belgrader Flughafen Nikola Tesla

▼M7

Republik Singapur in Bezug auf den Flughafen Singapore Changi

▼M13

Staat Israel in Bezug auf den internationalen Flughafen Ben Gurion

▼M7

Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland

Vereinigte Staaten von Amerika

Die Kommission benachrichtigt unverzüglich die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, wenn ihr vorliegende Informationen darauf hinweisen, dass von dem betreffenden Drittland oder anderen Land oder Gebiet angewandte, mit wesentlichen Auswirkungen auf die Luftsicherheit in der Union insgesamt verbundene Sicherheitsstandards den gemeinsamen Grundstandards der Union nicht mehr gleichwertig sind.

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 betreffenden Drittland oder anderen Land oder Gebiet 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.

▼M5

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 oder von einem Flughafen in der Union, wenn der betreffende Mitgliedstaat gemäß Artikel 1 der Verordnung (EU) Nr. 1254/2009 von den gemeinsamen Grundstandards abweicht, angekommen war, gelten als aus einem Drittstaat ankommende Fluggäste und Handgepäck, sofern keine Bestätigung darüber vorliegt, dass diese Fluggäste und ihr Handgepäck gemäß den Anforderungen dieses Kapitels kontrolliert wurden.

▼B

4.0.4. Im Sinne dieses Anhangs gelten folgende Begriffsbestimmungen:

a) „Flüssigkeiten, Aerosole und Gele“ (LAG) 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“ (STEB) ist ein Beutel, der den empfohlenen Leitlinien der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) für Sicherheitskontrollen entspricht;

▼B

c) „Flüssigsprengstoff-Detektoren“ (LEDS-Geräte) sind Geräte, mit denen gefährliche Substanzen erkannt werden können und die den Bestimmungen von Nummer 12.7 des Anhangs des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission entsprechen.

4.0.5. Bezugnahmen auf Drittländer in diesem Kapitel und gegebenenfalls im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission umfassen auch andere Länder und Gebiete, auf die gemäß Artikel 355 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union der Titel VI im Dritten Teil dieses Vertrags keine Anwendung findet.

▼M5

4.0.6. Fluggäste und ihr Handgepäck, die von einem Flughafen in der Union ankommen, wenn der betreffende Mitgliedstaat gemäß Artikel 1 der Verordnung (EU) Nr. 1254/2009 von den gemeinsamen Grundstandards abweicht, gelten als aus einem Drittstaat ankommende Fluggäste und Handgepäck, sofern keine Bestätigung darüber vorliegt, dass diese Fluggäste und ihr Handgepäck gemäß den Anforderungen dieses Kapitels kontrolliert wurden.

▼B

4.1. KONTROLLE VON FLUGGÄSTEN UND HANDGEPÄCK

4.1.1. **Kontrolle von Fluggästen**

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 durch mindestens eines der folgenden Kontrollmittel oder -verfahren:

a) Durchsuchung von Hand,

b) Metalldetektorschleusen (WTMD),

c) Sprengstoffspürhunde,

d) Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräte).

e) Sicherheitsscanner, die nicht mit ionisierender Strahlung arbeiten,

▼M5

f) ETD-Geräte in Verbindung mit Metalldetektor-Handgeräten (HHMD),

g) Schuh-Metalldetektoren (SMD-Geräte),

h) Schuh-Sprengstoffdetektoren (SED-Geräte).

▼B

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.

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.

▼B

4.1.1.6. Falls das Mitführen eines lebenden Tieres in der 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 des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission.

▼M5

4.1.1.9. Sprengstoffspürhunde, ETD-Geräte, SMD-Geräte und SED-Geräte dürfen nur als zusätzliches Mittel der Kontrolle eingesetzt werden.

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

Fluggäste haben das Recht, die Kontrolle mit einem Sicherheitsscanner zu verweigern. In diesem Fall ist der Fluggast durch eine alternative Methode zu kontrollieren, die mindestens eine Durchsuchung von Hand gemäß Anlage 4-A des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission 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.

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

▼B

4.1.2. **Kontrolle des Handgepäcks**

4.1.2.1. Tragbare Computer und andere größere elektrisch betriebene Gegenstände sind vor der Kontrolle aus dem Handgepäck zu entfernen und einer gesonderten Kontrolle zu unterziehen, sofern das Handgepäck nicht mit Sprengstoffdetektoren (EDS-Geräte), die mindestens dem Standard C2 entsprechen, zu kontrollieren ist.

4.1.2.2. Die zuständige Stelle muss auf allen Flughäfen bei Zugang zu einem Sicherheitsbereich mindestens Flüssigkeiten, Aerosole und Gele (LAG), die an einem Flughafen oder an Bord eines Luftfahrzeugs erworben wurden und in einem manipulationssicheren Beutel (STEB) versiegelt sind, der innen einen hinreichenden Nachweis des Kaufs auf der Luftseite eines Flughafens oder an Bord eines Luftfahrzeugs sichtbar enthält, sowie LAG, die während der Reise zu medizinischen Zwecken oder wegen besonderer diätetischer Anforderungen gebraucht werden, einschließlich Babynahrung, kontrollieren.

LAG sind vor der Kontrolle dem Handgepäck zu entnehmen und sind 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 entnommen, so hat der Fluggast Folgendes vorzulegen:

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) alle anderen LAG, einschließlich STEB, die LAG enthalten.

Die betreffenden Behörden, Luftfahrtunternehmen und Flughäfen müssen dafür sorgen, dass die Fluggäste in Bezug auf die Kontrolle von LAG auf ihren Flughäfen angemessen informiert werden.

4.1.2.3. Die Durchsuchung des Handgepäcks erfolgt durch mindestens eines der folgenden Kontrollmittel oder -verfahren:

a) Durchsuchung von Hand,

b) Röntgengeräte,

c) Sprengstoffdetektoren (EDS-Geräte),

d) Sprengstoffspürhunde in Verbindung mit Buchstabe a,

e) ETD-Geräte.

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

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

4.1.2.5. Werden Röntgengeräte oder EDS-Geräte verwendet, so ist jedes Bild von der Kontrollperson zu betrachten oder durch Auto-Clear-Software (ACS) zu analysieren.

▼B

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, sofern das Handgepäck nicht mit EDS-Geräten, die mindestens dem Standard C2 entsprechen, kontrolliert wurde.

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. Personen, die Handgepäck mit Röntgengeräten oder EDS-Geräten kontrollieren, dürfen in der Regel nicht länger als 20 Minuten ununterbrochen Bilder prüfen. Nach jedem dieser Zeiträume muss die Kontrollperson für mindestens 10 Minuten mit dem Prüfen von Bildern aussetzen. Diese Anforderung gilt nur, wenn eine ununterbrochene Abfolge von Bildern zu prüfen ist.

Es ist eine Aufsichtsperson für die Personen zu bestimmen, die Handgepäck kontrollieren, um eine optimale Zusammensetzung des Teams, Arbeitsqualität, Schulung und Sachverhaltsbeurteilung zu gewährleisten.

4.1.2.12. Daneben unterliegt die Kontrolle von Handgepäck den zusätzlichen Bestimmungen des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission.

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

▼M5

4.1.3.1. Von Fluggästen mitgeführte Flüssigkeiten, Aerosole und Gele (LAG) können von der Kontrolle mit LEDS-Geräten beim Betreten eines Sicherheitsbereichs ausgenommen werden, wenn die LAG 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.

———————

▼M2

4.1.3.3. Die zuständige Behörde kann Kategorien von LAG 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.

4.1.3.4. Daneben unterliegt die Kontrolle von LAG den zusätzlichen Bestimmungen des Durchführungsbeschlusses der Kommission C(2015) 8005.

▼B

4.2. SCHUTZ VON FLUGGÄSTEN UND HANDGEPÄCK

Der Schutz der Fluggäste und des Handgepäcks unterliegt den im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission enthaltenen Bestimmungen.

4.3. POTENZIELL GEFÄHRLICHE FLUGGÄSTE

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

4.3.2. Die Unterrichtung muss folgende Angaben umfassen:

a) Identität und Geschlecht der Person und

b) Grund der Beförderung und

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

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

e) vorherige Sitzzuweisung, falls erforderlich, und

f) Art der verfügbaren Reisedokumente.

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

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

4.4. VERBOTENE GEGENSTÄNDE

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

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

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

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

c) die geltenden Sicherheitsvorschriften werden eingehalten.

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

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

ANLAGE 4-A

ANFORDERUNGEN AN DURCHSUCHUNGEN VON HAND

Detaillierte Bestimmungen zur Durchsuchung von Hand sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

▼M7

ANLAGE 4-B

FLUGGÄSTE UND HANDGEPÄCK

DRITTLÄNDER SOWIE ANDERE LÄNDER UND GEBIETE, AUF DIE GEMÄß ARTIKEL 355 DES VERTRAGS ÜBER DIE ARBEITSWEISE DER EUROPÄISCHEN UNION DER TITEL VI IM DRITTEN TEIL DES VERTRAGS KEINE ANWENDUNG FINDET, DIE ANERKANNTERMAßEN SICHERHEITSSTANDARDS ANWENDEN, DIE DEN GEMEINSAMEN GRUNDSTANDARDS FÜR DIE SICHERHEIT IN DER ZIVILLUFTFAHRT GLEICHWERTIG SIND

In Bezug auf Fluggäste und Handgepäck werden in folgenden Drittländern sowie anderen Ländern und Gebieten, auf die gemäß Artikel 355 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union der Titel VI im Dritten Teil des Vertrags keine Anwendung findet, anerkanntermaßen Sicherheitsstandards angewandt, die den gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt gleichwertig sind:

Kanada

Färöer in Bezug auf den Flughafen Vagar

Grönland in Bezug auf den Flughafen Kangerlussuaq

Guernsey

Insel Man

Jersey

Montenegro

▼M13

Republik Serbien in Bezug auf den Belgrader Flughafen Nikola Tesla

▼M7

Republik Singapur in Bezug auf den Flughafen Singapore Changi

▼M13

Staat Israel in Bezug auf den internationalen Flughafen Ben Gurion

▼M7

Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland

Vereinigte Staaten von Amerika

Die Kommission benachrichtigt unverzüglich die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, wenn ihr vorliegende Informationen darauf hinweisen, dass von dem betreffenden Drittland oder anderen Land oder Gebiet angewandte, mit wesentlichen Auswirkungen auf die Luftsicherheit in der Union insgesamt verbundene Sicherheitsstandards den gemeinsamen Grundstandards der Union nicht mehr gleichwertig sind.

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 betreffenden Drittland oder anderen Land oder Gebiet 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* — Geräte, die in der Lage sind oder zu sein scheinen, durch Abschießen eines Projektils schwere Verletzungen herbeizuführen, einschließlich:

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

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

▼B

— Teile von Feuerwaffen, ausgenommen Zielfernrohre,

— Luftdruck- und CO_2-Waffen, wie Luft-, Feder- und Pelletpistolen und -gewehre oder sogenannte „Ball Bearing Guns“ (BB Guns),

— Signalpistolen und Startpistolen,

— Bogen, Armbrüste und Pfeile,

— Abschussgeräte für Harpunen und Speere,

— Schleudern und Katapulte;

b) *Betäubungsgeräte* — Geräte, 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* — spitze oder scharfe Gegenstände, mit denen schwere Verletzungen herbeigeführt werden 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* — Werkzeuge, mit denen schwere Verletzungen herbeigeführt werden können oder die Sicherheit des Luftfahrzeugs gefährdet werden kann, einschließlich:

— Brecheisen,

— Bohrmaschinen und Bohrer, einschließlich tragbare Akkubohrmaschinen,

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

— Sägen, einschließlich tragbare Akkusägen,

— Lötlampen,

— Bolzenschussgeräte und Druckluftnagler;

e) *stumpfe Gegenstände* — Gegenstände, mit denen, wenn sie als Schlagwaffe eingesetzt werden, schwere Verletzungen herbeigeführt werden können, einschließlich

— Baseball- und Softballschläger,

— Knüppel und Schlagstöcke, wie Totschläger,

— Kampfsportgeräte;

▼B

f) *Spreng- und Brandstoffe sowie Spreng- und Brandsätze* — Spreng- und Brandstoffe sowie Spreng- und Brandsätze, die in der Lage sind oder zu sein scheinen, schwere Verletzungen herbeizuführen 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.

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.

▼M5

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 oder von einem Flughafen in der Union, wenn der betreffende Mitgliedstaat gemäß Artikel 1 der Verordnung (EU) Nr. 1254/2009 von den gemeinsamen Grundstandards abweicht, angekommen war, gilt als aus einem Drittstaat ankommendes aufgegebenes Gepäck, sofern keine Bestätigung darüber vorliegt, dass das aufgegebene Gepäck gemäß den Anforderungen dieses Kapitels kontrolliert wurde.

▼B

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.

5.0.5. Bezugnahmen auf Drittländer in diesem Kapitel und gegebenenfalls im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission umfassen auch andere Länder und Gebiete, auf die gemäß Artikel 355 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union der Titel VI im Dritten Teil dieses Vertrags keine Anwendung findet.

▼M5

5.0.6. Aufgegebenes Gepäck, das von einem Flughafen in der Union ankommt, wenn der betreffende Mitgliedstaat gemäß Artikel 1 der Verordnung (EU) Nr. 1254/2009 von den gemeinsamen Grundstandards abweicht, gilt als aus einem Drittstaat ankommendes aufgegebenes Gepäck, sofern keine Bestätigung darüber vorliegt, dass das aufgegebene Gepäck gemäß den Anforderungen dieses Kapitels kontrolliert wurde.

▼B

5.1. KONTROLLE DES AUFGEGEBENEN GEPÄCKS

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) oder

e) Sprengstoffspürhunde.

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 zufriedenstellenden 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 des aufgegebenen Gepäcks den zusätzlichen Bestimmungen des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission.

5.1.7. Personen, die aufgegebenes Gepäck mit Röntgengeräten oder EDS-Geräten kontrollieren, dürfen in der Regel nicht länger als 20 Minuten ununterbrochen Bilder prüfen. Nach jedem dieser Zeiträume muss die Kontrollperson für mindestens 10 Minuten mit dem Prüfen von Bildern aussetzen. Diese Anforderung gilt nur, wenn eine ununterbrochene Abfolge von Bildern zu prüfen ist.

Es ist eine Aufsichtsperson für die Personen zu bestimmen, die aufgegebenes Gepäck kontrollieren, um eine optimale Zusammensetzung des Teams, Arbeitsqualität, Schulung und Sachverhaltsbeurteilung zu gewährleisten.

5.2. SCHUTZ DES AUFGEGEBENEN GEPÄCKS

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 eingeführt werden, oder

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.

▼B

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

5.2.3. Daneben unterliegt der Schutz des aufgegebenen Gepäcks den zusätzlichen Bestimmungen des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission.

5.3. ZUORDNUNG VON AUFGEGEBNEM 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 im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 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 im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission enthaltener zusätzlicher Anforderungen zu kontrollieren.

5.3.3.2. Aufgegebenes Gepäck, das aus anderen als den in Nummer 5.3.2.2 genannten Gründen zu unbegleitetem Gepäck wird, ist aus dem Luftfahrzeug auszuladen und vor dem erneuten Verladen erneut zu kontrollieren.

5.3.3.3. Weitere detaillierte Bestimmungen zu den angemessenen Sicherheitskontrollen für unbegleitetes Gepäck sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 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.

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.

▼M2

5.4.3. Das Luftfahrtunternehmen stellt sicher, dass die Fluggäste zu irgendeinem Zeitpunkt vor Abschluss der Abfertigung über das Verbot des Mitführens der in Anlage 5-B aufgeführten Gegenstände unterrichtet werden.

▼M7

ANLAGE 5-A

AUFGEGEBENES GEPÄCK

DRITTLÄNDER SOWIE ANDERE LÄNDER UND GEBIETE, AUF DIE GEMÄß ARTIKEL 355 DES VERTRAGS ÜBER DIE ARBEITSWEISE DER EUROPÄISCHEN UNION DER TITEL VI IM DRITTEN TEIL DES VERTRAGS KEINE ANWENDUNG FINDET, DIE ANERKANNTERMAßEN SICHERHEITSSTANDARDS ANWENDEN, DIE DEN GEMEINSAMEN GRUNDSTANDARDS FÜR DIE SICHERHEIT IN DER ZIVILLUFTFAHRT GLEICHWERTIG SIND

In Bezug auf aufgegebenes Gepäck werden in folgenden Drittländern sowie anderen Ländern und Gebieten, auf die gemäß Artikel 355 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union der Titel VI im Dritten Teil des Vertrags keine Anwendung findet, anerkanntermaßen Sicherheitsstandards angewandt, die den gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt gleichwertig sind:

Kanada

Färöer in Bezug auf den Flughafen Vagar

Grönland in Bezug auf den Flughafen Kangerlussuaq

Guernsey

Insel Man

Jersey

Montenegro

▼M13

Republik Serbien in Bezug auf den Belgrader Flughafen Nikola Tesla

▼M7

Republik Singapur in Bezug auf den Flughafen Singapore Changi

Staat Israel in Bezug auf den internationalen Flughafen Ben Gurion

Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland

Vereinigte Staaten von Amerika

Die Kommission benachrichtigt unverzüglich die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, wenn ihr vorliegende Informationen darauf hinweisen, dass von dem betreffenden Drittland oder anderen Land oder Gebiet angewandte, mit wesentlichen Auswirkungen auf die Luftsicherheit in der Union insgesamt verbundene Sicherheitsstandards den gemeinsamen Grundstandards der Union nicht mehr gleichwertig sind.

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 betreffenden Drittland oder anderen Land oder Gebiet 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 — Spreng- und Brandstoffe sowie Spreng- und Brandsätze, die in der Lage sind, schwere Verletzungen herbeizuführen oder die Sicherheit des Luftfahrzeugs zu gefährden, einschließlich:

— Munition,

— Sprengkapseln,

— Detonatoren und Zünder,

▼B

— 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.

6.0.2. Montierte Spreng- und Brandsätze, die nicht entsprechend den geltenden Sicherheitsvorschriften befördert werden, gelten als in Fracht- und Postsendungen verbotene Gegenstände.

6.0.3. Bezugnahmen auf Drittländer in diesem Kapitel und gegebenenfalls im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission umfassen auch andere Länder und Gebiete, auf die gemäß Artikel 355 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union der Titel VI im Dritten Teil dieses Vertrags keine Anwendung findet.

▼M12

6.0.4. Für die Zwecke dieses Anhangs bezeichnet „Vorabinformationen über Luftfracht vor dem Verladen“ oder „PLACI“ die Vornahme einer ersten Risikoanalyse für Luftsicherheitszwecke von Waren, die auf dem Luftweg in das Zollgebiet der Union ([1]) verbracht werden sollen.

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

6.1.2. 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.

([1]) Da Island nicht zum Zollgebiet der Union gehört, gilt Island für die Zwecke von Nummer 6.8.7 dieses Anhangs als Drittland.

▼**M5**

_____

▼**M12**

6.1.4. Der Zugang zu den Sicherheitsbereichen von Fracht und Post darf erst gewährt werden, nachdem festgestellt wurde, zu welcher der folgenden Kategorien die Stelle gehört, die die Sendung von der Landseite transportiert:

a) reglementierter Beauftragter,

b) bekannter Versender,

c) nach Nummer 6.6.1.1 Buchstabe c benannter Transporteur, der Sendungen befördert, die zuvor einer Sicherheitskontrolle unterzogen wurden,

d) keine der unter den Buchstaben a, b und c genannten Stellen.

6.1.5. Findet Nummer 6.1.4. Buchstabe c Anwendung, wird dem reglementierten Beauftragten, Luftfahrtunternehmen oder Flughafenbetreiber, der bzw. das den Zugang zu den Sicherheitsbereichen gewährt, ein Exemplar der unterzeichneten Erklärung gemäß Anlage 6-E vorgelegt, es sei denn,

a) der Transporteur ist selbst ein reglementierter Beauftragter oder

b) der Transport erfolgt im Namen des übernehmenden reglementierten Beauftragten oder des Luftfahrtunternehmens in den Sicherheitsbereichen.

Die Vorlage eines Exemplars der unterzeichneten Erklärung gemäß Anlage 6-E durch den Transporteur kann durch ein gleichwertiges Verfahren der vorherigen Unterrichtung des Zugangspunkts ersetzt werden, das außerhalb des Flughafens entweder vom bekannten Versender oder reglementierten Beauftragten, in dessen Namen der Transport durchgeführt wird, oder vom empfangenden reglementierten Beauftragten oder Luftfahrtunternehmen in den Sicherheitsbereichen sichergestellt wird.

6.1.6. Fracht- oder Postsendungen, die zuvor keiner Sicherheitskontrolle unterzogen wurden, können in die Sicherheitsbereiche verbracht werden, sofern eine der folgenden Optionen auf sie zutrifft:

a) Sie wurden vor der Verbringung in den Sicherheitsbereich gemäß Nummer 6.2 und unter der Verantwortung des empfangenden reglementierten Beauftragten oder Luftfahrtunternehmens kontrolliert.

b) Sie wurden zu dem innerhalb der Sicherheitsbereiche befindlichen Betriebsgelände des reglementierten Beauftragten oder des Luftfahrtunternehmens unter deren Verantwortung begleitet.

Bei Lieferung werden solche Sendungen so lange vor unbefugten Eingriffen geschützt, bis sie einer Kontrolle unterzogen werden.

Das Personal, das solche Sendungen begleitet oder sie vor unbefugten Eingriffen schützt, muss nach Nummer 11.1.1 eingestellt und mindestens nach Nummer 11.2.3.9 geschult worden sein.

▼B

6.2. KONTROLLEN

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 ausreichender Sicherheit feststellen, dass die Sendung keine verbotenen Gegenstände enthält, ist die Sendung zurückzuweisen oder bis zu einem zufriedenstellenden Ergebnis erneut zu kontrollieren.

6.2.1.3. Daneben unterliegt die Kontrolle von Fracht und Postsendungen den zusätzlichen Bestimmungen des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission.

6.2.1.4. Personen, die Fracht mit Röntgengeräten oder EDS-Geräten kontrollieren, dürfen in der Regel nicht länger als 20 Minuten ununterbrochen Bilder prüfen. Nach jedem dieser Zeiträume muss die Kontrollperson für mindestens 10 Minuten mit dem Prüfen von Bildern aussetzen. Diese Anforderung gilt nur, wenn eine ununterbrochene Abfolge von Bildern zu prüfen ist.

6.2.1.5. Fracht und Post werden mindestens durch eines der folgenden Kontrollmittel oder -verfahren gemäß Anlage 6-J kontrolliert:

a) Durchsuchung von Hand,

b) Röntgengeräte,

c) EDS-Geräte,

d) Sprengstoffspürhunde,

e) ETD-Geräte,

f) Sichtkontrolle,

g) Metalldetektoren.

▼M2

_____

▼B

6.2.1.6. Andere geeignete Sicherheitskontrollen dürfen, sofern dies von der zuständigen Behörde genehmigt ist und der Kommission mitgeteilt wird, nur verwendet werden, wenn es aufgrund der Art der Sendung nicht möglich ist, andere Mittel oder Methoden nach Nummer 6.2.1.5 zu verwenden.

6.2.2. **Ausnahmen von der Kontrolle**

Bestimmungen zu Ausnahmen von der Kontrolle sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

▼B

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 für eines oder mehrere der folgenden Elemente vergeben:

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,

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

6.3.1.2. Für die Zulassung reglementierter Beauftragter gilt folgendes Verfahren:

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 oder der für die Sicherheit verantwortlichen Person unterzeichnet.

Die unterzeichnete Erklärung wird von der jeweiligen zuständigen Behörde aufbewahrt.

▼M12

b) Die zuständige Behörde oder ein in ihrem Namen handelnder EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit prüft das Sicherheitsprogramm, bevor er eine Überprüfung an den angegebenen Betriebsstandorten vornimmt, um zu bewerten, ob der Antragsteller die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und der auf deren Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakte erfüllt.

Außer in Bezug auf die in Nummer 6.2 festgelegten Kontrollanforderungen gilt die Prüfung der Betriebsstätte des Antragstellers durch die zuständige Zollbehörde nach Artikel 29 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission ([1]) als Überprüfung am Betriebsstandort, sofern sie zum Zeitpunkt der Antragstellung auf Zulassung als reglementierter Beauftragter nicht länger als drei Jahre zurück liegt. Die AEO-Bewilligung und die entsprechenden Bewertungen der Zollbehörden müssen vom Antragsteller zur weiteren Prüfung zur Verfügung gestellt werden.

▼B

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 „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette“ eingegeben werden. Bei Erfassung in der 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.

d) Ein reglementierter Beauftragter gilt erst als zugelassen, wenn die ihn betreffenden Angaben in der „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette“ aufgeführt 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 Nummer 11.1 erfolgreich absolviert 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.

▼M12

Außer in Bezug auf die in Nummer 6.2 festgelegten Kontrollanforderungen gilt die Prüfung der Betriebsstätte des reglementierten Beauftragten durch die zuständige Zollbehörde nach Artikel 29 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 als Überprüfung am Betriebsstandort.

6.3.1.5. Hat die zuständige Behörde Zweifel daran, dass der reglementierte Beauftragte die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 noch erfüllt, entzieht sie dem Betreffenden den Status als reglementierter Beauftragter für die betreffenden Betriebsstandorte.

([1]) Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission vom 24. November 2015 mit Einzelheiten zur Umsetzung von Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 558).

▼M12

Die zuständige Behörde stellt sicher, dass diese Änderung des Status des vormaligen reglementierten Beauftragten unmittelbar nach dem Entzug, auf jeden Fall binnen 24 Stunden nach dem Entzug, in der „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette“ vermerkt wird.

Ist der reglementierte Beauftragte nicht mehr Inhaber einer AEO-Bewilligung nach Artikel 38 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) und Artikel 33 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 oder wird seine AEO-Bewilligung ausgesetzt wegen Nichteinhaltung von Artikel 39 Buchstabe e der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 und Artikel 28 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447, ergreift die zuständige Behörde geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der reglementierte Beauftragte die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 erfüllt.

Der reglementierte Beauftragte muss die zuständige Behörde über alle Änderungen seiner AEO-Bewilligung nach Artikel 38 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 und Artikel 33 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 unterrichten.

▼B

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 dieses Anhangs 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.

▼M12

6.3.1.8. Die zuständige Behörde übermittelt der Zollbehörde alle Informationen im Zusammenhang mit dem Status eines reglementierten Beauftragten, die bezüglich des Besitzes einer AEO-Bewilligung nach Artikel 38 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 und Artikel 33 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 von Belang sein könnten. Dazu gehören auch Informationen im Zusammenhang mit Neuzulassungen von reglementierten Beauftragten, dem Entzug des Status eines reglementierten Beauftragten, Verlängerung und Inspektionen, Überprüfungszeitpläne und Ergebnisse der Bewertungen.

Die Modalitäten für diesen Austausch von Informationen müssen zwischen den zuständigen Behörden und den nationalen Zollbehörden festgelegt werden.

▼B

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.

▼M2

6.3.2.2. Der reglementierte Beauftragte oder das Luftfahrtunternehmen fordert die Person, die Sendungen übergibt, auf, einen Personalausweis, Reisepass, Führerschein oder ein sonstiges Dokument mit Lichtbild vorzuweisen, 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.

▼B

6.3.2.3. Der reglementierte Beauftragte hat sicherzustellen, dass Sendungen, bei denen zuvor nicht alle erforderlichen Sicherheitskontrollen durchgeführt wurden:

a) gemäß Nummer 6.2 kontrolliert werden; oder

([1]) Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1).

▼B

b) unter der alleinigen Verantwortung des reglementierten Beauftragten zur Lagerung angenommen werden, vor der Auswahl nicht als Sendung zur Beförderung in einem Luftfahrzeug identifizierbar sind und autonom ohne Eingreifen des Versenders oder einer anderen Person oder Stelle als den von dem reglementierten Beauftragten dafür ernannten und ausgebildeten Personen ausgewählt werden.

Buchstabe b darf nur in Anspruch genommen werden, wenn es für den Versender unvorhersehbar ist, dass die Sendung in einem Luftfahrzeug befördert wird.

▼M2

6.3.2.4. Nach Durchführung der Sicherheitskontrollen gemäß den Nummern 6.3.2.1, 6.3.2.2 und 6.3.2.3 dieses Anhangs sowie gemäß Nummer 6.3 des Anhangs des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission sorgt der reglementierte Beauftragte für den Schutz von Fracht und Postsendungen gemäß Nummer 6.6.

▼B

6.3.2.5. Nach Durchführung der Sicherheitskontrollen gemäß Nummer 6.3.2.1 bis 6.3.2.4 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.

6.3.2.6. Die Begleitdokumente nach Nummer 6.3.2.5 sind ►C1 zur Inspektion durch die zuständige Behörde zu jedem Zeitpunkt vor dem Verladen der Sendung ◄ in das Luftfahrzeug und danach für die Dauer des Fluges, mindestens jedoch 24 Stunden lang 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);

c) Inhalt der Sendung, außer bei den Sendungen gemäß Nummer 6.2.1 Buchstaben d und e des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission;

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;

▼M2

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

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

ii) „AC“, d. h. erhalten von geschäftlichem Versender, oder

iii) „RA“, d. h. ausgewählt von einem reglementierten Beauftragten, oder

iv) verwendetes Mittel oder Verfahren der Kontrolle, wie folgt:

— Durchsuchung von Hand (PHS),

— Röntgengeräte (XRY),

— EDS-Geräte (EDS),

— Sprengstoffspürhunde (EDD),

— ETD-Geräte (ETD),

— Sichtkontrolle (VCK),

▼M2

— Metalldetektoren (CMD),

— jede andere Methode (AOM) in Übereinstimmung mit Nummer 6.2.1.6 unter Angabe der angewandten Methode; oder

v) Gründe für die Ausnahme der Sendung von der Kontrolle;

▼B

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

▼M12

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

▼B

Ein reglementierter Beauftragter, der Sendungen an einen anderen reglementierten Beauftragten oder an ein Luftfahrtunternehmen übergibt, kann auch entscheiden, nur die aufgrund der Buchstaben a bis e und g erforderlichen Informationen weiterzugeben und die unter Buchstabe f erforderlichen Informationen für die Dauer des Flugs (der Flüge), mindestens jedoch 24 Stunden lang, zurückzuhalten.

▼M12

Transferfracht oder -post, bei der das Luftfahrtunternehmen oder der in seinem Auftrag tätige reglementierte Beauftragte die nach dieser Nummer oder gegebenenfalls Nummer 6.3.2.7 erforderlichen Angaben in den Begleitdokumenten nicht bestätigen kann, muss kontrolliert werden, bevor sie für den nachfolgenden Flug in ein Luftfahrzeug verladen wird.

▼B

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 6.2.1 Buchstaben d und e des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission 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.

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.

6.3.2.9. Ein reglementierter Beauftragter stellt sicher, dass alle Mitarbeiter, die Sicherheitskontrollen durchführen, gemäß den Anforderungen von Kapitel 11 eingestellt und geschult werden, und dass alle Mitarbeiter mit Zugang zu identifizierbarer Luftfracht oder Luftpost, bei der die erforderlichen Sicherheitskontrollen durchgeführt wurden, gemäß den Anforderungen von Kapitel 11 eingestellt und in Bezug auf das Sicherheitsbewusstsein geschult sind.

Daneben unterliegen die von einem reglementierten Beauftragten durchzuführenden Sicherheitskontrollen den zusätzlichen Bestimmungen des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission.

▼B

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. Für die Zulassung bekannter Versender gilt folgendes Verfahren:

▼M2

a) Der Antragsteller beantragt die Zulassung bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, 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 Versender einzuhalten hat, um den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu entsprechen. In dem Programm ist auch zu beschreiben, wie die Einhaltung dieser Methoden und Verfahren vom Versender selbst zu überwachen ist.

Der Antragsteller erhält die „Leitlinien für bekannte Versender“ gemäß Anlage 6-B und die „Validierungsprüfliste für bekannte Versender“ gemäß Anlage 6-C.

b) Die zuständige Behörde oder ein in ihrem Namen handelnder EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit prüft das Sicherheitsprogramm und kontrolliert 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 EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit die „Validierungsprüfliste 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.

Nach dem Ausfüllen der Validierungsprüfliste wird diese mit den darin enthaltenen Informationen als Verschlusssache behandelt.

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

▼M12

c) Eine Prüfung der Betriebsstätte des Antragstellers durch die zuständige Zollbehörde nach Artikel 29 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 gilt als Überprüfung am Betriebsstandort, sofern sie zum Zeitpunkt der Antragstellung auf Zulassung als bekannter Versender nicht länger als drei Jahre zurück liegt. In diesen Fällen muss der Antragsteller die erforderlichen Informationen in Teil I der „Validierungsprüfliste für bekannte Versender“ gemäß Anlage 6-C angeben und sie der zuständigen Behörde zusammen mit der Verpflichtungserklärung übermitteln, die vom Bevollmächtigten des Antragstellers oder von der für die Sicherheit am Betriebsstandort verantwortlichen Person unterzeichnet ist.

Die AEO-Bewilligung und die entsprechenden Bewertungen der Zollbehörden müssen vom Antragsteller zur weiteren Prüfung zur Verfügung gestellt werden.

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

▼B

d) Erachtet die zuständige Behörde die unter den Buchstaben a und b bzw. a und c vorgelegten Informationen als hinreichend, sorgt sie dafür, dass die erforderlichen Angaben zum Versender spätestens am folgenden Arbeitstag in die „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette“ eingegeben werden. Bei Erfassung in der Datenbank vergibt die zuständige Behörde für jeden zugelassenen Betriebsstandort eine unikale alphanumerische Kennung im Standardformat.

▼B

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

e) Ein bekannter Versender gilt erst als zugelassen, wenn die ihn betreffenden Angaben in der „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette“ aufgeführt 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 gemäß Nummer 11.1 erfolgreich absolviert 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 Prüfliste gemäß Anlage 6-C abdeckt.

▼M12

Eine Prüfung der Betriebsstätte des bekannten Versenders durch die zuständige Zollbehörde nach Artikel 29 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 gilt als Überprüfung am Betriebsstandort.

6.4.1.5. Hat die zuständige Behörde Zweifel daran, dass der bekannte Versender die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 noch erfüllt, entzieht sie dem Betreffenden den Status als bekannter Versender für die betreffenden Betriebsstandorte.

Die zuständige Behörde stellt sicher, dass diese Änderung des Status des vormaligen bekannten Versenders unmittelbar nach dem Entzug, auf jeden Fall binnen 24 Stunden nach dem Entzug, in der „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette“ vermerkt wird.

Ist der bekannte Versender nicht mehr Inhaber einer AEO-Bewilligung nach Artikel 38 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 und Artikel 33 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 oder wird seine AEO-Bewilligung ausgesetzt wegen Nichteinhaltung von Artikel 39 Buchstabe e der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 und Artikel 28 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447, ergreift die zuständige Behörde geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der bekannte Versender die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 erfüllt.

Der bekannte Versender muss die zuständige Behörde über alle Änderungen seiner AEO-Bewilligung nach Artikel 38 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 und Artikel 33 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 unterrichten.

▼B

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 dieses Anhangs zugelassener bekannter Versender in allen Mitgliedstaaten anzuerkennen.

▼M2

—————

▼M12

6.4.1.7. Die zuständige Behörde übermittelt der Zollbehörde alle Informationen im Zusammenhang mit dem Status eines bekannten Versenders, die bezüglich des Besitzes einer AEO-Bewilligung nach Artikel 38 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 und Artikel 33 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 von Belang sein könnten. Dazu gehören auch Informationen im Zusammenhang mit Neuzulassungen von bekannten Versendern, dem Entzug des Status als bekannter Versender, Verlängerung und Inspektionen, Überprüfungszeitpläne und Ergebnisse der Bewertungen.

▼M12

Die Modalitäten für diesen Austausch von Informationen müssen zwischen den zuständigen Behörden und den nationalen Zollbehörden festgelegt werden.

▼B

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, und

b) alle Mitarbeiter, die Sicherheitskontrollen durchführen, werden gemäß den Anforderungen von Kapitel 11 eingestellt und geschult, und alle Mitarbeiter mit Zugang zu identifizierbarer Luftfracht oder Luftpost, bei der die erforderlichen Sicherheitskontrollen durchgeführt wurden, sind gemäß den Anforderungen von Kapitel 11 eingestellt und in Bezug auf das Sicherheitsbewusstsein geschult, und

c) identifizierbare Luftfracht/Luftpost wird bei Produktion, Verpackung, Lagerung, Versand und/oder Transport 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

▼M12

6.5.1. Der reglementierte Beauftragte verwaltet die folgenden Angaben über geschäftliche Versender, die er vor dem 1. Juni 2017 benannt hat, in einer Datenbank:

a) Angaben zum Unternehmen, einschließlich einer Geschäftsadresse,

b) Art der Geschäftstätigkeit,

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

d) die Umsatzsteuer-Identifikationsnummer oder Nummer der Eintragung in das gesetzlich vorgesehene Register,

e) die unterzeichnete „Verpflichtungserklärung — Geschäftlicher Versender“ gemäß Anlage 6-D.

Ist der geschäftliche Versender Inhaber einer AEO-Bewilligung nach Artikel 38 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 und Artikel 33 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447, wird die Nummer der AEO-Bewilligung in der in Absatz 1 genannten Datenbank gespeichert.

Die zuständige Behörde muss diese Datenbank überprüfen können.

▼M2

6.5.2. Werden auf dem Kundenkonto des geschäftlichen Versenders über einen Zeitraum von zwei Jahren keine Bewegungen im Zusammenhang mit Luftfracht oder Luftpost verzeichnet, so erlischt der Status als geschäftlicher Versender.

6.5.3. 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. Der Status jedes von einem reglementierten Beauftragten benannten geschäftlichen Versenders läuft am 30. Juni 2021 ab.

6.5.4. Wurden aus irgendwelchen Gründen die Sicherheitskontrollen gemäß den „Luftsicherheitsanweisungen für geschäftliche Versender“ bei einer Sendung nicht durchgeführt, oder hat die Sendung ihren Ursprung nicht bei 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,

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, und

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

c) ist die Transporteurserklärung gemäß Anlage 6-E von dem Transporteur, der die Beförderungsvereinbarung mit dem reglementierten Beauftragten, bekannten Versender oder geschäftlichen Versender geschlossen hat, 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, in dessen Namen die Beförderung durchgeführt wird. 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.

Als Alternative zu Buchstabe c kann der Transporteur dem reglementierten Beauftragten, bekannten Versender oder geschäftlichen Versender, für den er die Beförderung durchführt, den Nachweis erbringen, 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.

▼B

6.6.1.2. Nummer 6.6.1.1 Buchstaben b und c gelten nicht für Beförderungen auf der Luftseite.

▼M12

6.6.1.3. Der Transporteur stellt sicher, dass das Personal, das sicherheitskontrollierte Luftfracht und Luftpost abholt, befördert, lagert und ausliefert, mindestens Folgendes absolviert hat:

a) eine Überprüfung der persönlichen Integrität, einschließlich der Überprüfung der Identität und des Lebenslaufs und/oder der vorgelegten Referenzen,

b) eine allgemeine Schulung des Sicherheitsbewusstseins nach Nummer 11.2.7.

6.6.1.4. Das Personal des Transporteurs, das bei der Wahrnehmung einer der in Nummer 6.6.1.3 genannten Funktionen oder bei der Durchführung einer der in diesem Kapitel vorgesehenen Sicherheitskontrollen unbeaufsichtigten Zugang zu Fracht und Post hat, muss

a) eine Zuverlässigkeitsüberprüfung erfolgreich absolviert haben,

b) eine allgemeine Sicherheitsschulung nach Nummer 11.2.3.9 absolviert haben.

6.6.1.5. Nimmt ein Transporteur die Dienste eines anderen Unternehmens in Anspruch, um eine oder mehrere der in Nummer 6.6.1.3 genannten Funktionen wahrzunehmen, muss dieses andere Unternehmen die folgenden Bedingungen erfüllen:

a) eine Transporteurvereinbarung mit dem Transporteur unterzeichnen,

b) keine weitere Vergabe von Unteraufträgen vornehmen,

c) die Bestimmungen der Nummern 6.6.1.3 bzw. 6.6.1.4 umsetzen.

Der Transporteur, der Aufträge vergibt, trägt die volle Verantwortung für den gesamten Transport im Namen des Beauftragten oder Versenders.

▼B

6.6.2. **►M2 Schutz der Fracht und der Postsendungen bei Abfertigung, Lagerung und Verladung in ein Luftfahrzeug ◄**

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

▼M2

6.6.2.2. Fracht- und Postsendungen, die sich in einem anderen als einem sensiblen Teil eines Sicherheitsbereichs befinden, sind bis zu ihrer Übergabe an einen anderen reglementierten Beauftragten oder ein Luftfahrtunternehmen vor unbefugten Eingriffen zu schützen. Die Sendungen sind in Bereichen des Betriebsgeländes des reglementierten Beauftragten mit kontrolliertem Zugang unterzubringen, oder gelten, wenn sie sich außerhalb solcher Bereiche befinden, als vor unbefugtem Eingriff geschützt, sofern

a) sie physisch derart geschützt sind, dass keinerlei Gegenstände darin eingebracht werden können, 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.

▼B

6.7. FRACHT UND POST MIT HOHEM RISIKO

Bestimmungen bezüglich Fracht und Post mit hohem Risiko sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

6.8. SICHERHEITSVERFAHREN FÜR AUS DRITTSTAATEN IN DIE UNION BEFÖRDERTE FRACHT UND POST

▼B

6.8.1. **Benennung von Luftfahrtunternehmen**

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

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

b) von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission ([1]) aufgeführt ist, für Luftfahrtunternehmen, die nicht über ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis verfügen, das von einem Mitgliedstaat ausgestellt wurde;

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

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

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

b) eines EU-Validierungsberichts zur Luftsicherheit mit einer Bestätigung der Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen.

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

6.8.1.4. Die Benennung ist für längstens fünf Jahre ab dem Zeitpunkt der Eingabe der ACC3-Angaben in die Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette durch die zuständige Behörde gültig.

6.8.1.5. Wurde ein ACC3 in die Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette aufgenommen, wird es in allen Mitgliedstaaten für alle Beförderungen von dem betreffenden Drittstaatsflughafen in die Union anerkannt.

▼M7

6.8.1.6. Nachdem das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland seine Absicht bekannt gab, nach Artikel 50 EUV aus der Europäischen Union auszutreten, unterliegen die von diesem Mitgliedstaat erteilten ACC3-Benennungen folgenden Bestimmungen:

a) Die Zuständigkeit für die aktuellen Benennungen wird auf die zuständige Behörde des Mitgliedstaats übertragen, der im Anhang der im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union geänderten Verordnung (EG) Nr. 748/2009 aufgeführt ist.

([1]) Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission vom 5. August 2009 über die Liste der Luftfahrzeugbetreiber, die am oder nach dem 1. Januar 2006 einer Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG nachgekommen sind, mit Angabe des für die einzelnen Luftfahrzeugbetreiber zuständigen Verwaltungsmitgliedstaats (ABl. L 219 vom 22.8.2009, S. 1).

▼M7

b) Die Zuständigkeit für die ACC3-Benennung von Luftfahrtunternehmen, die nicht im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 in ihrer geänderten Fassung aufgeführt sind, wird auf die in Nummer 6.8.1.1 Buchstabe c genannte zuständige Behörde übertragen.

c) Die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats nach den Buchstaben a und b kann im Einvernehmen mit ihrem Pendant eines anderen Mitgliedstaats festlegen, dass Letzterer die Zuständigkeit für die Benennung eines bestimmten ACC3-Luftfahrtunternehmens übernimmt. Der betreffende Mitgliedstaat informiert die Kommission hierüber unverzüglich.

d) Die Kommission wird der zuständigen Behörde des Vereinigten Königreichs mitteilen, welche Mitgliedstaaten die Zuständigkeit für die ACC3-Benennungen übernehmen.

e) Die zuständige Behörde des Vereinigten Königreichs stellt der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der die Benennung übernimmt, ein Exemplar der erforderlichen Unterlagen zur Verfügung, auf deren Grundlage sie das Luftfahrtunternehmen benannt hatte, das entsprechend Buchstabe a als ACC3 aufgeführt ist. Diese Unterlagen müssen mindestens den vollständigen Validierungsbericht, das Sicherheitsprogramm und gegebenenfalls den mit dem betreffenden Luftfahrtunternehmen vereinbarten Fahrplan enthalten.

f) Sofern die in Buchstabe e genannten Pflichten erfüllt sind, erfolgt die Übertragung der Zuständigkeit für ACC3-Benennungen am Tag des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union.

g) Die Benennung von ACC3-Luftfahrtunternehmen, die ausschließlich das Vereinigte Königreich anfliegen, wird eingestellt.

h) Die übertragenen ACC3-Benennungen bleiben bis zu ihrem Ablauf gültig, wobei dem Mitgliedstaat, der die Benennung übernommen hat, die in dieser Verordnung festgelegten Zuständigkeiten und Pflichten obliegen.

i) Die Kommission wird verwaltungstechnisch die Übertragung erleichtern, auch im Hinblick auf die Eintragung der ACC3-Angaben in die Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette.

▼M11

6.8.1.7. ►M12 Im Zeitraum vom 1. April 2020 bis zum 30. Juni 2021 kann die zuständige Behörde von dem in Nummer 6.8.2 festgelegten Verfahren abweichen und ein Luftfahrtunternehmen vorübergehend als ACC3 benennen, wenn eine EU-Validierung der Luftsicherheit aus objektiven Gründen, die mit der durch COVID-19 verursachten Pandemie zusammenhängen und außerhalb der Verantwortung des Luftfahrtunternehmens liegen, nicht erfolgen konnte. Die Benennung ist an folgende Bedingungen geknüpft: ◄

a) das Luftfahrtunternehmen verfügt an dem betreffenden Standort in einem Drittland über einen aktiven Status als ACC3 oder besaß einen ACC3-Status, vorausgesetzt dieser ist nicht vor dem 1. Februar 2020 abgelaufen;

b) das Luftfahrtunternehmen beantragt den neuen Status bei der in Nummer 6.8.1.1 genannten zuständigen Behörde oder der für die ablaufende Benennung verantwortlichen Behörde und bestätigt, dass außerhalb der Verantwortung des Luftfahrtunternehmens liegende objektive Gründe vorliegen, die die Erfüllung der Anforderungen in Nummer 6.8.2 behindern oder verzögern;

c) das Luftfahrtunternehmen legt sein Sicherheitsprogramm vor, das in Bezug auf alle in Anlage 6-G aufgeführten Punkte relevant und vollständig ist, oder bestätigt, dass das aktuelle Programm nach wie vor auf dem neuesten Stand ist;

d) das Luftfahrtunternehmen legt eine unterzeichnete Erklärung vor, in der es seine Verpflichtung bekräftigt, weiterhin für die vollständige und wirksame Umsetzung der Sicherheitsanforderungen, für die es den derzeitigen oder abgelaufenen ACC3-Status erhalten hat, zu sorgen;

▼M11

e) die Benennung eines Luftfahrtunternehmens als ACC3 gemäß dieser Nummer wird für einen Zeitraum von höchstens sechs Monaten ab dem bevorstehenden bzw. dem bereits verstrichenen Ablaufdatum erteilt;

f) der Antrag, das Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens und die Verpflichtungserklärung werden entweder schriftlich oder elektronisch eingereicht.

6.8.1.8. Die zuständige Behörde kann gegebenenfalls mit dem betreffenden Luftfahrtunternehmen eine Verschiebung der jährlichen EU-Validierungen der Luftsicherheit gemäß Punkt 6.8.2.2 Absatz 2 Buchstabe d vereinbaren, indem sie diese zu der Zahl der Flughäfen hinzufügt, die im Rahmen des Plans des Luftfahrtunternehmens im nächsten Jahr zu validieren sind.

6.8.1.9. Während des in Nummer 6.8.1.7 genannten Zeitraums, in dem die vorübergehende Benennung gilt, führt die zuständige Behörde auf dem Flughafen oder den Flughäfen des Mitgliedstaats, an dem/denen Fracht von ACC3-Standorten ankommt, mindestens drei Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung in Bezug auf die vom ACC3 sowie in den RA3- und KC3-Teilen seiner Lieferkette durchgeführten Sicherheitskontrollen aus. Werden vom ACC3 keine Direktflüge in den benennenden Mitgliedstaat durchgeführt, so wird die Durchführung der Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung mit einem anderen Mitgliedstaat, in den das ACC3 fliegt, abgestimmt.

▼B

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

e) alle ACC3-Benennungen enden an demselben Tag; und

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

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

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

▼M2

6.8.2.3. Die zuständige Behörde kann den EU-Validierungsbericht zur Luftsicherheit der Stelle eines Drittlands oder eines anderen ACC3 für die Benennung als ACC3 akzeptieren, wenn diese Stelle oder das ACC3 die gesamte Behandlung der Fracht, einschließlich des Verladens in den Frachtraum des Luftfahrzeugs, im Namen des ACC3 durchführt, und wenn der EU-Validierungsbericht zur Luftsicherheit sich auf alle diese Tätigkeiten erstreckt.

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

———————

▼B

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

▼M2

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

▼M2

a) die Sendungen wurden von einem reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit (RA3) den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen und anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt, oder

b) die Sendungen wurden von einem bekannten Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit (KC3) den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen und anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt, oder

c) die Sendungen wurden von einem geschäftlichen Versender (AC3) unter der Verantwortung des ACC3 oder eines reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit (RA3) den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen und anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt und sie werden nicht an Bord eines Passagierflugzeugs befördert, oder

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

Buchstabe c gilt bis zum 30. Juni 2021.

▼B

6.8.3.2. In die Union beförderte Luftfracht und Luftpost wird mit einem der Mittel oder Methoden gemäß Nummer 6.2.1 kontrolliert, die einem Standard entsprechen, durch den hinreichend sichergestellt ist, dass die Luftfracht/Luftpost keine verbotenen Gegenstände enthält.

6.8.3.3. Das ACC3 hat sicherzustellen, dass

a) in Bezug auf Transfer und Transit von Fracht oder Post die Kontrolle gemäß Nummer 6.8.3.2 oder Sicherheitskontrollen am Ausgangsort oder an anderer Stelle in der Lieferkette von ihm selbst oder einer Stelle mit EU-Validierung der Luftsicherheit vorgenommen wurden und die Sendungen anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt wurden, und

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

▼M2

6.8.3.4. Bei der Übergabe von Sendungen, die den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen wurden, an ein anderes ACC3 oder einen anderen RA3 gibt das ACC3, der RA3 oder der KC3 in den Begleitdokumenten die von der benennenden zuständigen Behörde erhaltene eindeutige alphanumerische Kennung an.

6.8.3.5. Bei der Annahme von Sendungen prüft das ACC3 oder der RA3 wie folgt, ob das Luftfahrtunternehmen oder die Stelle, von dem/der er/sie die Sendungen erhält, ein anderes ACC3 oder ein anderer RA3 oder ein KC3 ist, durch

a) Überprüfung, ob die eindeutige alphanumerische Kennung der Stelle, die die Sendungen übergibt, in den Begleitdokumenten angegeben ist; und

b) Bestätigung, dass das Luftfahrtunternehmen oder die Stelle, das bzw. die die Sendung übergibt, in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette für den betreffenden Flughafen oder Betriebsstandort als aktiv aufgeführt ist.

▼M2

Ist in der Begleitdokumentation keine eindeutige alphanumerische Kennung angegeben oder ist das Luftfahrtunternehmen oder die Stelle, welche die Sendungen übergibt, nicht als aktiv in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette aufgeführt, ist zu unterstellen, dass zuvor keine Sicherheitskontrollen durchgeführt wurden, und sind die Sendungen vor dem Verladen in das Luftfahrzeug durch das ACC3 oder einen anderen RA3 mit EU-Validierung der Luftsicherheit zu kontrollieren.

▼M12

6.8.3.6. Nach Durchführung der Sicherheitskontrollen gemäß den Nummern 6.8.3.1 bis 6.8.3.5 sorgen das ACC3 oder der für die Anwendung der Sicherheitskontrollen zuständige reglementierte Beauftragte (RA3) mit EU-Validierung der Luftsicherheit dafür, dass die Begleitdokumentation entweder in Form eines Luftfrachtbriefs, gleichwertiger postalischer Unterlagen oder in einer gesonderten Erklärung und entweder in elektronischer Form oder schriftlich mindestens folgende Angaben enthält:

a) die eindeutige alphanumerische Kennung des ACC3,

b) den vom ACC3 oder gegebenenfalls vom reglementierten Beauftragten (RA3) mit EU-Validierung der Luftsicherheit festgelegten Sicherheitsstatus der Sendung gemäß Nummer 6.3.2.6 Buchstabe d,

c) die eindeutige Kennung der Sendung, z. B. Nummer des Luftfrachtbriefs (HAWB bzw. MAWB),

d) den Inhalt der Sendung oder gegebenenfalls die Kennung der konsolidierten Sendung,

e) die Gründe für die Festlegung des Sicherheitsstatus, einschließlich der angewandten Kontrollmittel oder -methoden oder die Gründe für die Ausnahme der Sendung von der Kontrolle, in Anwendung der Standards gemäß der ICAO-Regelung für die Erklärung zur Sicherheit der Sendung.

Bei konsolidierten Sendungen muss das ACC3 oder der reglementierte Beauftragte (RA3) mit EU-Validierung der Luftsicherheit, der die Sendung zusammengestellt hat, die in Absatz 1 Buchstaben a bis e geforderten Angaben für jede Einzelsendung mindestens bis zur voraussichtlichen Ankunft der Sendungen am ersten Flughafen in der Europäischen Union oder 24 Stunden lang aufbewahren, je nachdem, welcher Zeitraum länger ist.

6.8.3.7 Jedes Luftfahrtunternehmen muss für ein Luftfahrzeug, das aus einem in Anlage 6-F aufgeführten Drittland ankommt, die Einhaltung geltenden Punkte aus Nummer 6.8.3.6 in Bezug auf an Bord beförderte Fracht und Post sicherstellen. Die Begleitdokumente zu solchen Sendungen müssen zumindest der ICAO-Regelung für die Erklärung zur Sicherheit der Sendung oder einem alternativen System entsprechen, das die erforderlichen Informationen in gleichwertiger Weise bereitstellt.

▼M5

6.8.3.8. Sendungen im Transfer und Transit, die aus einem in Anlage 6-I aufgeführten Drittland ankommen und deren Begleitdokumente nicht den Anforderungen von Nummer 6.8.3.6 entsprechen, werden vor dem nachfolgenden Flug gemäß Kapitel 6.7 behandelt.

▼M12

6.8.3.9. Sendungen im Transfer und Transit, die aus einem nicht in Nummer 6.8.3.8 aufgeführten Drittland ankommen und deren Begleitdokumente nicht den Anforderungen von Nummer 6.8.3.6 entsprechen, werden vor dem nachfolgenden Flug gemäß Nummer 6.2 behandelt.

▼M2

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

6.8.4.1. Stellen in Drittländern, die Teil der Lieferkette eines Luftfahrtunternehmens mit dem Status ACC3 sind oder werden wollen, können als

▼M2

„reglementierter Beauftragter in einem Drittland“ (RA3) oder als „bekannter Versender in einem Drittland“ (KC3) benannt werden.

6.8.4.2. Die Stelle beantragt die Benennung

a) bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der für die ACC3-Benennung eines Luftfahrtunternehmens an dem Drittlandsflughafen zuständig ist, an dem die beantragende Stelle für die EU bestimmte Fracht abfertigt, oder

b) wenn es in dem Land kein Luftfahrtunternehmen mit ACC3-Benennung gibt, bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der für die Zulassung des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit zuständig ist, der die Validierung vornimmt oder vorgenommen hat.

Die zuständige Behörde, bei welcher der Antrag eingeht, leitet das Benennungsverfahren ein oder vereinbart mit der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats seine Delegierung unter Berücksichtigung der politischen Zusammenarbeit und/oder der Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Luftfahrt.

6.8.4.3. Vor der Benennung ist zu bestätigen, ob die Stelle in Übereinstimmung mit Nummer 6.8.4.1 berechtigt ist, den Status eines RA3 oder KC3 zu erhalten.

6.8.4.4. Die Benennung einer Stelle als RA3 oder KC3 bezüglich ihres Luftfracht- und Luftpostbetriebs („relevanter Frachtbetrieb“) erfolgt auf der Grundlage

a) der Benennung einer Person, die im Namen der Stelle für die Umsetzung der Luftfracht-/Luftpost-Sicherheitsbestimmungen bezüglich des relevanten Frachtbetriebs gesamtverantwortlich ist, und

b) eines EU-Validierungsberichts zur Luftsicherheit mit einer Bestätigung der Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen.

6.8.4.5. Die zuständige Behörde weist dem benannten RA3 oder KC3 eine dem Standardformat entsprechende eindeutige alphanumerische Kennung zu, welche die Stelle und das Drittland angibt, für das sie zur Umsetzung der Sicherheitsbestimmungen in Bezug auf für die Union bestimmte Fracht oder Post benannt wurde.

6.8.4.6. Die Benennung ist ab dem Zeitpunkt, zu dem die zuständige Behörde die Angaben zu der Stelle in die Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette eingegeben hat, für eine Höchstdauer von drei Jahren gültig.

6.8.4.7. Wurde eine Stelle als RA3 oder KC3 in die Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette aufgenommen, wird sie in allen Mitgliedstaaten für Beförderungen von Fracht oder Post von dem betreffenden Drittlandsflughafen in die Union durch ein ACC3 anerkannt.

6.8.4.8. Benennungen als RA3 und KC3, die vor dem 1. Juni 2017 ausgesprochen wurden, erlöschen fünf Jahre nach der Benennung oder spätestens am 31. März 2020.

6.8.4.9. Zwecks Erstellung einer konsolidierten Liste der von EU-Validierungsprüfern für die Luftsicherheit benannten Stellen übermitteln die EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit auf Aufforderung ihrer zuständigen Zulassungsbehörde die Angaben in Teil 1 der Prüfliste in Anlage 6-C2 bzw. 6-C4 für jede Stelle, die sie benannt haben.

▼M7

6.8.4.10. Nachdem das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland seine Absicht bekannt gab, nach Artikel 50 EUV aus der Europäischen Union auszutreten, unterliegen die von diesem Mitgliedstaat erteilten RA3- und KC3-Benennungen folgenden Bestimmungen:

▼M7

a) Die Zuständigkeit für die RA3- bzw. KC3-Benennung einer Rechtsperson, bei der es sich um ein Zweigunternehmen oder eine Tochtergesellschaft eines Luftfahrtunternehmens oder um das Luftfahrtunternehmen selbst handelt, wird einer zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats nach Nummer 6.8.1.1 dieser Verordnung übertragen.

b) Die Zuständigkeit für eine RA3- bzw. KC3-Benennung einer Rechtsperson, die in keinem direkten Verhältnis zu einem Luftfahrtunternehmen steht, wird einer zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats nach Nummer 6.8.1.1 dieser Verordnung übertragen, die für das nationale oder größte Luftfahrtunternehmen des Drittlands zuständig ist, in dem der RA3 bzw. KC3 tätig ist.

c) Die Zuständigkeit für eine RA3- bzw. KC3-Benennung einer nicht unter die Buchstaben a oder b fallenden Rechtsperson wird einer zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats nach Nummer 6.8.1.1 dieser Verordnung übertragen, die für eines der Luftfahrtunternehmen der Union zuständig ist, das von dem Flughafen Flüge durchführt, an dem der RA3- bzw. KC3 tätig ist, oder von dem Flughafen, der dem Standort dieser Rechtsperson am nächsten ist.

d) Die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats nach den Buchstaben a bis c kann im Einvernehmen mit ihrem Pendant eines anderen Mitgliedstaats festlegen, dass Letzterer die Zuständigkeit für die Benennung einer bestimmten Rechtsperson oder eines bestimmten Luftfahrtunternehmens als RA3 bzw. KC3 übernimmt. Der betreffende Mitgliedstaat informiert die Kommission hierüber unverzüglich.

e) Die Kommission wird der zuständigen Behörde des Vereinigten Königreichs mitteilen, welche Mitgliedstaaten die Zuständigkeit für die RA3- bzw. KC3-Benennungen übernehmen.

f) Die zuständige Behörde des Vereinigten Königreichs stellt der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der die Benennung übernimmt, ein Exemplar der erforderlichen Unterlagen zur Verfügung, die als Grundlage für die Benennung der Rechtsperson oder des Luftfahrtunternehmens als RA3 bzw. KC3 dienten. Diese Unterlagen müssen mindestens den vollständigen Validierungsbericht und das Sicherheitsprogramm der betreffenden Rechtsperson oder des betreffenden Luftfahrtunternehmens enthalten.

g) Sofern die in Buchstabe f genannten Pflichten erfüllt sind, erfolgt die Übertragung der Zuständigkeit für RA3- bzw. KC3-Benennungen am Tag des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union.

h) Die übertragenen RA3- bzw. KC3-Benennungen bleiben bis zu ihrem Ablauf gültig, wobei dem Mitgliedstaat, der die Benennung übernommen hat, die in dieser Verordnung festgelegten Zuständigkeiten und Pflichten obliegen.

i) Die Kommission wird verwaltungstechnisch die Übertragung erleichtern, auch im Hinblick auf die Eintragung der RA3- bzw. KC3-Angaben in die Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette.

▼M11

6.8.4.11. ►M12 Im Zeitraum vom 1. April 2020 bis zum 30. Juni 2021 kann die zuständige Behörde von dem in Nummer 6.8.5 festgelegten Verfahren abweichen und eine Stelle eines Drittlandes vorübergehend als RA3 oder KC3 benennen, wenn eine EU-Validierung der Luftsicherheit aus objektiven Gründen, die mit der durch COVID-19 verursachten Pandemie zusammenhängen und außerhalb der Verantwortung dieser Stelle liegen, nicht erfolgen konnte. Die Benennung ist an folgende Bedingungen geknüpft: ◄

▼M11

a) die Stelle verfügt über einen aktiven Status als RA3 oder KC3 oder besaß einen RA3- oder KC3-Status, vorausgesetzt dieser ist nicht vor dem 1. Februar 2020 abgelaufen;

b) die Stelle beantragt den neuen Status bei der zuständigen Behörde, die derzeit für die ablaufende oder abgelaufene Benennung verantwortlich ist, und bestätigt, dass außerhalb der Verantwortung der Stelle liegende objektive Gründe vorliegen, die die Erfüllung der Anforderungen in Nummer 6.8.5 behindern oder verzögern;

c) die Stelle legt ihr Sicherheitsprogramm vor, das in Bezug auf die durchgeführten Tätigkeiten relevant und vollständig ist, oder bestätigt, dass das aktuelle Programm nach wie vor auf dem neuesten Stand ist;

d) die Stelle legt eine unterzeichnete Erklärung vor, in der sie ihre Verpflichtung bekräftigt, weiterhin für die vollständige und wirksame Umsetzung der Sicherheitsanforderungen, für die sie den derzeitigen oder abgelaufenen RA3- oder KC3-Status erhalten hat, zu sorgen;

e) die Benennung einer Stelle als RA3 oder KC3 gemäß dieser Nummer wird für einen Zeitraum von höchstens sechs Monaten ab dem bevorstehenden bzw. dem bereits verstrichenen Ablaufdatum erteilt;

f) der Antrag, das Sicherheitsprogramm der Stelle und die Verpflichtungserklärung werden entweder schriftlich oder elektronisch eingereicht.

6.8.4.12. Die in Nummer 6.8.4.8 genannten Stellen, deren Status als RA3 oder KC3 im Zeitraum vom 1. Februar 2020 bis 31. März 2020 abgelaufen ist und die aus den in Nummer 6.8.4.11 genannten objektiven Gründen nicht dem Verfahren der EU-Validierung der Luftsicherheit gemäß Nummer 6.8.5 und der anschließenden Benennung durch eine zuständige Behörde gemäß Nummer 6.8.4 unterzogen werden konnten, können unter folgenden Bedingungen eine vorübergehende Benennung durch die Kommission beantragen:

a) die Stelle beantragt den Status als RA3 oder KC3 bei der Kommission und bestätigt, dass außerhalb ihrer Verantwortung liegende objektive Gründe vorliegen, die die Erfüllung der Anforderungen in Nummer 6.8.5 behindern oder verzögern;

b) die Stelle legt eine unterzeichnete Erklärung vor, in der sie zum einen ihre Verpflichtung bekräftigt, weiterhin für die vollständige und wirksame Umsetzung der Sicherheitsanforderungen, für die sie den abgelaufenen RA3- oder KC3-Status erhalten hat, zu sorgen und zum anderen bestätigt, dass ihr Sicherheitsprogramm nach wir vor auf dem neuesten Stand ist;

c) der Antrag und die Verpflichtungserklärung werden entweder schriftlich oder elektronisch eingereicht;

▼M12

d) die Benennung wird für einen Zeitraum von höchstens sechs Monaten erteilt und kann innerhalb des Ausnahmezeitraums nach Nummer 6.8.4.11 verlängert werden.

▼M2

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

6.8.5.1. Um als reglementierter Beauftragter oder bekannter Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit benannt zu werden, müssen Stellen in Drittländern anhand einer der beiden folgenden Optionen validiert werden:

▼M2

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

b) die Drittlandsstellen unterziehen die relevanten Luftfrachtabfertigungstätigkeiten in Abständen von höchstens drei Jahren einer EU-Validierung der Luftsicherheit. Die EU-Validierung der Luftsicherheit umfasst Folgendes:

i) eine Prüfung des Sicherheitsprogramms der Stelle zur Gewährleistung seiner Relevanz und Vollständigkeit in Bezug auf die durchgeführten Abfertigungen und

ii) die Überprüfung vor Ort der Durchführung von Luftsicherheitsmaßnahmen in Bezug auf die relevanten Luftfrachtabfertigungen.

Der Validierungsbericht umfasst für reglementierte Beauftragte in Drittländern die Verpflichtungserklärung gemäß Anlage 6-H2 und die Prüfliste gemäß Anlage 6-C2 und für bekannte Versender in Drittländern die Verpflichtungserklärung gemäß Anlage 6-H3 und die Prüfliste gemäß Anlage 6-C4. Der Validierungsbericht muss ferner eine Erklärung des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit gemäß Anlage 11-A enthalten.

6.8.5.2. Sobald die EU-Validierung der Luftsicherheit gemäß Nummer 6.8.5.1 Buchstabe b abgeschlossen ist, legt der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit der zuständigen Behörde den Validierungsbericht vor und übermittelt der validierten Stelle eine Kopie.

6.8.5.3. Eine Überwachung der Einhaltung der Vorschriften, die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats oder von der Kommission durchgeführt wird, kann als EU-Validierung der Luftsicherheit gelten, wenn sie alle in der Prüfliste in Anlage 6-C2 bzw. 6-C4 angegebenen Bereiche abdeckt.

6.8.5.4. Das ACC3 hat eine Datenbank zu unterhalten, in der mindestens die folgenden Angaben für jeden reglementierten Beauftragten oder bekannten Versender enthalten sind, der gemäß Nummer 6.8.5.1 der EU-Validierung der Luftsicherheit unterzogen wurde und von dem es direkt Fracht oder Post zur Beförderung in die Union annimmt:

a) Angaben zum Unternehmen, einschließlich einer Geschäftsadresse, und

b) Art der Geschäftstätigkeit, ausgenommen sensible Geschäftsinformationen, und

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

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

e) ggf. Validierungsbericht, und

f) die eindeutige alphanumerische Kennung in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette.

Die Datenbank enthält die oben genannten Angaben gegebenenfalls für jeden geschäftlichen Versender unter seiner Verantwortung gemäß Nummer 6.8.3.1 Buchstabe c, von dem das ACC3 Fracht oder Post zur Beförderung in die Union direkt annimmt.

Die Datenbank muss für die Inspektion des ACC3 verfügbar sein.

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

▼M12

———————

▼M2

6.8.6. **Nichteinhaltung der Vorschriften und Entzug der ACC3-, RA3- und KC3-Benennung**

6.8.6.1. *Nichteinhaltung*

▼M12

1. Stellt die Kommission oder eine zuständige Behörde den betrieblichen Tätigkeiten eines ACC3, eines RA3 oder eines KC3 einen schweren Mangel fest, der schwerwiegende Auswirkungen auf das Gesamtniveau der Luftsicherheit in der Union haben könnte, oder erhält hiervon schriftlich Kenntnis,

   a) unterrichtet sie das betreffende Luftfahrtunternehmen oder die betreffende Stelle umgehend und fordert es bzw. sie auf, sich zu äußern und geeignete Maßnahmen in Bezug auf den schweren Mangel zu ergreifen,

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

   Der schwere Mangel im Sinne von Absatz 1 kann bei einer der folgenden Tätigkeiten festgestellt werden:

   (1) während der Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften,

   (2) während der Prüfung der Dokumentation einschließlich des EU-Validierungsberichts zur Luftsicherheit anderer Betreiber, die Teil der Lieferkette des ACC3, RA3 oder KC3 sind,

   (3) nach Erhalt schriftlicher Sachinformationen von anderen Behörden und/oder Betreibern in Bezug auf die Tätigkeiten des betreffenden ACC3, RA3 oder KC3 in Form dokumentierter Nachweise, die eindeutig auf Sicherheitsverletzungen hindeuten.

▼M2

2. Hat das ACC3, der RA3 oder der KC3 den ernsthaften Mangel nicht innerhalb einer bestimmten Frist behoben oder reagiert das ACC3, der RA3 oder der KC3 nicht auf die Aufforderung gemäß Nummer 6.8.6.1 Buchstabe a wird die Behörde oder die Kommission

   a) den Status des Betreibers oder der Stelle als ACC3, RA3 oder KC3 in der Datenbank der Union zur Sicherheit der Lieferkette deaktivieren oder

   b) die zuständige Behörde, die für die Benennung verantwortlich ist, auffordern, den Status des Betreibers oder der Stelle als ACC3, RA3 oder KC3 in der Datenbank der Union zur Sicherheit der Lieferkette zu deaktivieren.

   In dem in Absatz 1 genannten Fall unterrichtet die Behörde oder die Kommission unverzüglich die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission.

3. Luftfahrtunternehmen oder Stellen, deren Status als ACC3 bzw. als RA3 oder KC3 gemäß Nummer 6.8.6.1.2 deaktiviert wurde, können diesen erst wiedererlangen oder erst wieder in die Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette aufgenommen werden, wenn eine erneute EU-Luftsicherheitsbenennung gemäß Nummer 6.8.1 oder 6.8.4 erfolgt ist.

4. Ist ein Luftfahrtunternehmen oder eine Stelle nicht mehr Inhaber des ACC3-, RA3- oder KC3-Status, treffen die zuständigen Behörden geeignete Maßnahmen, um sich zu vergewissern, dass andere ACC3, RA3 und KC3 unter ihrer Verantwortung, die in derselben Lieferkette tätig sind wie das Luftfahrtunternehmen oder die Stelle, das bzw. die den Status verloren hat, die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 weiterhin erfüllen.

6.8.6.2. *Entzug*

1. Die zuständige Behörde, die das ACC3, den RA3 oder den KC3 benannt hat, ist für die Löschung der Angaben des Luftfahrtunternehmens bzw. der Stelle aus der „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette“ zuständig

   a) auf Antrag oder in Übereinkunft mit dem Luftfahrtunternehmen oder der Stelle oder

   b) wenn das ACC3, der RA3 oder der KC3 keine relevante Luftfrachtabfertigung mehr durchführt und nicht auf Aufforderungen zur Stellungnahme reagiert oder die Bewertung von Risiken für die Luftfahrt in sonstiger Weise behindert.

▼M2

2. Ist ein Luftfahrtunternehmen oder eine Stelle nicht mehr Inhaber des ACC3-, RA3- oder KC3-Status, treffen die zuständigen Behörden geeignete Maßnahmen, um sich zu vergewissern, dass andere ACC3, RA3 und KC3 unter ihrer Verantwortung, die in derselben Lieferkette tätig sind wie das Luftfahrtunternehmen oder die Stelle, der bzw. dem der Status entzogen wurde, die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 weiterhin erfüllen.

▼M12

6.8.7. **Vorabinformationen über Luftfracht vor dem Verladen (PLACI)**

6.8.7.1. Gemäß Artikel 186 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 wird die PLACI vor dem Abflug aus einem Drittland und nach Eingang des Mindestdatensatzes der summarischen Eingangsanmeldung gemäß Artikel 106 Absatz 2 und Absatz 2a der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 der Kommission ([1]) bei der ersten Eingangszollstelle durchgeführt.

6.8.7.2. Hat die erste Eingangszollstelle auf der Grundlage der PLACI-Analyse berechtigten Grund zu der Annahme, dass eine Sendung, die auf dem Luftweg in das Zollgebiet der Union verbracht wird, eine ernste Bedrohung für die Zivilluftfahrt darstellen könnte, wird diese Sendung als Fracht oder Post mit hohem Risiko (HRMC) gemäß Nummer 6.7 behandelt.

6.8.7.3. Luftfahrtunternehmen, Betreiber, Stellen oder Personen in einem Drittland, das nicht in Anlage 6-F aufgeführt ist, und in Island, müssen, nachdem sie von der ersten Eingangszollstelle davon unterrichtet wurden, dass eine Sendung als Fracht oder Post mit hohem Risiko nach Nummer 6.8.7.2 behandelt werden muss,

a) in Bezug auf die spezifische Sendung die in den Nummern 6.7.3 und 6.7.4 des Anhangs des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 aufgeführten Sicherheitskontrollen durchführen, sofern es sich um ein ACC3 oder einen RA3 handelt, das bzw. der für die Durchführung solcher Sicherheitskontrollen zugelassen ist;

b) sicherstellen, dass ein ACC3 oder RA3, das bzw. der für die Durchführung solcher Sicherheitskontrollen zugelassen ist, den Bestimmungen nach Buchstabe a genügt. Für den Fall, dass die Sendung für die Durchführung der Sicherheitskontrollen an andere Betreiber, Stellen oder Behörden übergeben wurde oder wird, muss die erste Eingangszollstelle hiervon unterrichtet werden. Diese anderen Betreiber, Stellen oder Behörden müssen die Durchführung der Sicherheitskontrollen nach Buchstabe a gewährleisten und gegenüber dem Luftfahrtunternehmen, dem Betreiber, der Stelle oder der Person, von dem bzw. der die Sendung übernommen wurde, sowohl die Durchführung dieser Sicherheitskontrollen als auch deren Ergebnisse bestätigen,

c) gegenüber der ersten Eingangszollstelle sowohl die Durchführung der Sicherheitskontrollen nach Buchstabe a als auch deren Ergebnisse bestätigen.

Absatz 1 Buchstaben a und b finden keine Anwendung, wenn die geforderten Sicherheitskontrollen bereits zuvor durchgeführt wurden. Sollten jedoch konkrete Bedrohungsinformationen vorliegen, die erst nach Durchführung der vorherigen Sicherheitskontrollen verfügbar geworden sind, können das Luftfahrtunternehmen, der Betreiber, die Stelle oder die Person aufgefordert werden, die Sicherheitskontrollen unter Verwendung spezifischer Mittel und Methoden zu wiederholen und eine Bestätigung nach Absatz 1 Buchstabe c vorzulegen. Das Luftfahrtunternehmen, der Betreiber, die Stelle oder die Person kann auf alle Elemente und Informationen hingewiesen werden, die für eine wirksame Erreichung des Sicherheitsziels erforderlich sind.

([1]) Delegierte Verordnung (EU) 2015/2446 der Kommission vom 28. Juli 2015 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates mit Einzelheiten zur Präzisierung von Bestimmungen des Zollkodex der Union (ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 1).

▼M12

6.8.7.4. Luftfahrtunternehmen, Betreiber, Stellen oder Personen in einem Drittland, das in Anlage 6-F aufgeführt ist, und in Island, müssen, nachdem sie von der ersten Eingangszollstelle davon unterrichtet wurden, dass eine Sendung als Fracht oder Post mit hohem Risiko nach Nummer 6.8.7.2 behandelt werden muss,

a) in Bezug auf die spezifische Sendung mindestens die Sicherheitskontrollen durchführen, die in ICAO-Anhang 17 für Fracht oder Post mit hohem Risiko festgelegt sind ([1]),

b) sicherstellen, dass die Anforderungen von Buchstabe a von einem Betreiber, einer Stelle oder einer Behörde erfüllt werden, der bzw. die von der zuständigen Behörde in dem Drittland für die Durchführung solcher Sicherheitskontrollen zugelassen wurde. Für den Fall, dass die Sendung für die Durchführung der Sicherheitskontrollen an andere Betreiber, Stellen oder Behörden übergeben wurde oder wird, muss die erste Eingangszollstelle hiervon unterrichtet werden. Diese anderen Betreiber, Stellen oder Behörden müssen die Durchführung der Sicherheitskontrollen nach Buchstabe a gewährleisten und gegenüber dem Luftfahrtunternehmen, dem Betreiber, der Stelle oder der Person, von dem bzw. der die Sendung übernommen wurde, sowohl die Durchführung dieser Sicherheitskontrollen als auch deren Ergebnisse bestätigen,

c) gegenüber der ersten Eingangszollstelle sowohl die Durchführung der Sicherheitskontrollen nach Buchstabe a als auch deren Ergebnisse bestätigen.

Absatz 1 Buchstaben a und b finden keine Anwendung, wenn die geforderten Sicherheitskontrollen bereits zuvor durchgeführt wurden. Sollten jedoch konkrete Bedrohungsinformationen vorliegen, die erst nach Durchführung der vorherigen Sicherheitskontrollen verfügbar geworden sind, können das Luftfahrtunternehmen, der Betreiber, die Stelle oder die Person aufgefordert werden, die Sicherheitskontrollen unter Verwendung spezifischer Mittel und Methoden zu wiederholen und eine Bestätigung nach Absatz 1 Buchstabe c vorzulegen. Das Luftfahrtunternehmen, der Betreiber, die Stelle oder die Person kann auf alle Elemente und Informationen hingewiesen werden, die für eine wirksame Erreichung des Sicherheitsziels erforderlich sind.

6.8.7.5. Hat die erste Eingangszollstelle auf der Grundlage der PLACI-Analyse berechtigten Grund zu der Annahme, dass eine Sendung, die auf dem Luftweg in das Zollgebiet der Union verbracht wird, eine ernste Sicherheitsbedrohung darstellt, sodass sie eine „Do-not-load“-Nachricht herausgibt, darf die betreffende Sendung nicht in ein Luftfahrzeug verladen bzw. muss aus einem Luftfahrzeug entladen werden.

6.8.7.6. Luftfahrtunternehmen, Betreiber, Stellen oder Personen in einem Drittland, die die Nachricht der ersten Eingangszollstelle erhalten, dass nach Nummer 6.8.7.5 eine Sendung nicht in ein Luftfahrzeug verladen werden darf, müssen

a) sicherstellen, dass die in ihrem Besitz befindliche Sendung nicht an Bord eines Luftfahrzeugs verladen wird oder unverzüglich ausgeladen wird, wenn sich die Sendung bereits an Bord des Luftfahrzeugs befindet,

b) gegenüber der ersten Eingangszollstelle im Zollgebiet der Union bestätigen, dass sie der Aufforderung nachgekommen sind,

c) mit den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats der ersten Eingangszollstelle zusammenarbeiten,

d) die für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zuständige Behörde des Staates unterrichten, in dem sich das Luftfahrtunternehmen, der Betreiber, die Stelle oder die Person, die die Nachricht erhält, befindet, und, falls abweichend, die für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zuständige Behörde des Drittlands, in dem sich zu dem Zeitpunkt die Sendung befindet.

6.8.7.7. Befindet sich die Sendung bereits bei einem anderen Luftfahrtunternehmen, einem anderen Betreiber oder einer anderen Stelle entlang der Lieferkette, teilt das Luftfahrtunternehmen, der Betreiber, die Stelle oder die Person, die die „Do-not-load“-Nachricht nach Nummer 6.8.7.5 erhält, den anderen Luftfahrtunternehmen, Betreibern, Stellen oder Personen unverzüglich mit, dass sie

([1]) Luftfahrtunternehmen, Betreiber und Stellen in Island wenden die Nummern 6.7.3 und 6.7.4 des Anhangs des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 an.

▼M12

a) die Einhaltung der Bestimmungen von Nummer 6.8.7.6 Buchstaben a, c und d gewährleisten müssen,

b) die Anwendung von Nummer 6.8.7.6 Buchstabe b gegenüber dem Luftfahrtunternehmen, dem Betreiber, der Stelle oder der Person, die die Nachricht nach Nummer 6.8.7.5 erhalten hat, bestätigen müssen.

6.8.7.8. Befindet sich das Luftfahrzeug bereits mit einer Sendung in der Luft, für die die erste Eingangszollstelle nach Nummer 6.8.7.5 eine „Do-not-load"-Nachricht herausgegeben hat, muss das Luftfahrtunternehmen, der Betreiber, die Stelle oder die Person, die die Nachricht erhält, die folgenden Behörden unverzüglich unterrichten:

a) die zuständigen Behörden des in Nummer 6.8.7.6 Buchstabe c genannten Mitgliedstaats, damit diese die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats des ersten Überflugs in der Union informieren und mit diesen in Verbindung treten,

b) die für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zuständige Behörde des Drittlands, in dem sich das Luftfahrtunternehmen, der Betreiber, die Stelle oder die Person, die die Nachricht erhält, befindet, und, falls abweichend, die für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zuständige Behörde des Drittlands, aus dem der Flug abgeflogen ist.

6.8.7.9. Nachdem die Nachricht der ersten Eingangszollstelle, die diese Nachricht nach Nummer 6.8.7.5 herausgegeben hat, bei der zuständigen Behörde desselben Mitgliedstaats eingegangen ist, muss diese, je nach Sachlage, sicherstellen bzw. dafür sorgen, dass das einschlägige Sicherheitsprotokoll für den Notfall im Einklang mit dem nationalen Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt des betreffenden Mitgliedstaats und den internationalen Normen und Empfehlungen für das Krisenmanagement und die Reaktion auf unrechtmäßige Eingriffe in die Zivilluftfahrt aktiviert und umgesetzt wird, oder bei allen Folgemaßnahmen, etwa der Koordinierung mit den Behörden des Abflug-Drittlandes oder der Transit- und/oder Transferländer, kooperieren.

6.8.7.10. Das Luftfahrtunternehmen, der Betreiber, die Stelle oder die Person in einem Drittland, das bzw. die eine Nachricht der Zollbehörde eines Drittlandes erhält, die im Einklang mit dem SAFE-Normenrahmen der Weltzollorganisation ein System zur Vorabinformation über Luftfracht vor dem Verladen anwendet, gewährleistet die Umsetzung der in den Nummern 6.8.7.3 und 6.8.7.4 sowie in den Nummern 6.8.7.6, 6.8.7.7 und 6.8.7.8 festgelegten Anforderungen.

Diese Nummer gilt nur für Fracht- oder Postsendungen, die eines der nachstehenden Kriterien erfüllen:

a) sie werden zum Transit oder Transfer zu einem Flughafen der Union befördert, bevor sie das Endziel an einem Flughafen in dem Drittland der meldenden Zollbehörde erreichen,

b) sie werden zum Transit oder Transfer zu einem Flughafen der Union befördert, bevor ein weiterer Transit oder Transfer an einem Flughafen in dem Drittland der meldenden Zollbehörde erfolgt.

Für die Zwecke der Anforderungen nach Nummer 6.8.7.6 Buchstabe c und Nummer 6.8.7.8 Buchstabe a unterrichtet das Luftfahrtunternehmen, der Betreiber, die Stelle oder die Person, die die Nachricht in einem Drittland erhält, unverzüglich die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats der ersten Landung in der Union.

Befindet sich das Luftfahrzeug bereits in der Luft, werden die Informationen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats des ersten Überflugs in der Union übermittelt, die die Durchführung der in Nummer 6.8.7.9 genannten Maßnahmen in Abstimmung mit den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats der ersten Landung in der Union sicherstellen.

Die zuständigen Behörden sowohl des Mitgliedstaats des ersten Überflugs in der Union als auch des Mitgliedstaats der ersten Landung in der Union unterrichten die jeweilige Zollbehörde.

▼B

ANLAGE 6-A

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG — REGLEMENTIERTER BEAUFTRAGTER

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) 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 Unionsrechtsvorschriften 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 Einzelheiten der Ansprechpartner, Wechsel der Person, die Zugang zu der „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette“ benötigt, und zwar unverzüglich, mindestens aber binnen 10 Arbeitstagen, und

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

— um die Erfüllung der einschlägigen Unionsrechtsvorschriften 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,

— [Name des Unternehmens] stellt sicher, dass alle betroffenen Mitarbeiter eine angemessene Schulung gemäß Kapitel 11 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 erhalten und sich ihrer Sicherheitsverantwortung im Rahmen des Sicherheitsprogramms des Unternehmens bewusst sind; und

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

  a) es seine Tätigkeit einstellt,

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

  c) die Anforderungen der einschlägigen Unionsrechtsvorschriften nicht mehr erfüllen kann.

([1]) 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 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72).

▼B

Ich übernehme die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Name:

Stellung im Unternehmen:

Datum:

Unterschrift:

ANLAGE 6-B

LEITLINIEN FÜR BEKANNTE VERSENDER

Diese Leitlinien sollen es Ihnen erleichtern, Ihre bestehenden Sicherheitsvorkehrungen anhand der Kriterien für bekannte Versender gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] und deren Durchführungsvorschriften zu bewerten. Dies soll es Ihnen ermöglichen, sicherzustellen, dass Sie die Anforderungen erfüllen, bevor Sie eine offizielle Validierungsprüfung vor Ort vereinbaren.

Der Validierungsprüfer muss die Möglichkeit haben, während der Validierungsprüfung die richtigen Personen zu sprechen (z. B. die für die Sicherheit und für die Personaleinstellung zuständigen Mitarbeiter). Die Bewertungen des Validierungsprüfers werden anhand einer EU-Prüfliste aufgezeichnet. Nach der Validierungsprüfung anhand der Prüfliste wird diese mit den darin enthaltenen Informationen als Verschlusssache behandelt.

Die Fragen auf der EU-Prüfliste sind von zweierlei Art: 1) Fragen, bei denen eine negative Antwort automatisch bedeutet, dass Sie nicht als bekannter Versender akzeptiert werden können, und 2) Fragen, die dazu dienen, ein allgemeines Bild Ihrer Sicherheitsvorkehrungen zu gewinnen, so dass der Validierungsprüfer zu einer Gesamteinschätzung kommen kann. Auf die Bereiche, bei denen sich automatisch ein „Nichtbestanden“ ergibt, wird im Folgenden durch Fettdruck der genannten Anforderungen hingewiesen. Bei einem „Nichtbestanden“ hinsichtlich der **fettgedruckten** Anforderungen werden Ihnen die Gründe sowie Empfehlungen für Änderungen, die zum Bestehen notwendig sind, mitgeteilt.

Wenn Sie Inhaber eines AEO-Zertifikats gemäß Artikel 14a Absatz 1 Buchstabe b oder c der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission [2] (so genannte AEOF- und AEOS-Zertifikate) sind und die erfolgreiche zollbehördliche Überprüfung der Betriebsstätte, für die Sie den Status eines bekannten Versenders beantragen, zum Zeitpunkt der Antragstellung auf Zulassung als bekannter Versender nicht mehr als drei Jahre zurückliegt, müssen Sie Teil 1 bezüglich der Organisation und Zuständigkeiten sowie die Verpflichtungserklärung der „Validierungsprüfliste für bekannte Versender“ gemäß Anlage 6-C ausfüllen und von einem Bevollmächtigten Ihres Unternehmens unterzeichnen lassen.

Einführung

Die Fracht muss ihren Ursprung in Ihrem Unternehmen in der zu inspizierenden Betriebsstätte haben. Dies umfasst die Herstellung in dem Betrieb sowie die **Konfektionierung und Verpackung**, wenn die Einzelartikel nicht als Luftfracht identifizierbar sind, bis sie zum Erfüllen einer Bestellung ausgewählt werden. (Siehe auch Hinweis.)

Sie müssen **feststellen, wo eine Fracht-/Postsendung als Luftfracht/Luftpost identifizierbar wird**, und darlegen, dass Sie entsprechende Maßnahmen getroffen haben, um sie vor einem unbefugten Eingriff oder Manipulation zu schützen. Dazu gehören Einzelangaben hinsichtlich Produktion, Verpackung, Lagerung und/oder Versand.

[1] 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 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72).

[2] Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission vom 2. Juli 1993 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (ABl. L 253 vom 11.10.1993, S. 1).

▼B

Organisation und Zuständigkeiten

Sie müssen Einzelheiten zu Ihrem Unternehmen (Name, Umsatzsteuer-Identifikationsnummer/Handelskammernummer/Handelsregisternummer, falls zutreffend, Nummer des AEO-Zertifikats und Datum der letzten Überprüfung dieser Betriebsstätte durch die Zollbehörden), die Adresse der zu validierenden Betriebsstätte und die Adresse des Hauptsitzes Ihres Unternehmens (falls von der zu validierenden Betriebsstätte abweichend) angeben. Das Datum der vorhergehenden Validierungsprüfung und die letzte eindeutige alphanumerische Kennung (falls zutreffend) sind anzugeben, ebenso Informationen zur Art des Betriebs, die ungefähre Zahl der Beschäftigten in der Betriebsstätte sowie Name und Funktion der für die Sicherheit der Luftfracht/Luftpost verantwortlichen Person einschließlich Kontaktangaben.

Verfahren zur Personaleinstellung

Sie müssen Einzelheiten zu Ihren Verfahren zur Einstellung von Personal aller Kategorien (unbefristet und befristet Beschäftigte, Leiharbeitnehmer, Fahrer) mit Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost angeben. Das Einstellungsverfahren muss eine **beschäftigungsbezogene Überprüfung oder eine Zuverlässigkeitsprüfung** gemäß Nummer 11.1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 beinhalten. Bei der Validierungsprüfung der Betriebsstätte vor Ort wird ein Gespräch mit der Person geführt, die für die Personaleinstellung zuständig ist. Sie hat Nachweise (z. B. Formularvordrucke) vorzulegen, mit denen die Verfahren des Unternehmens belegt werden. Dieses Einstellungsverfahren gilt für nach dem 29. April 2010 eingestellte Mitarbeiter.

Verfahren der Sicherheitsschulung des Personals

Sie müssen nachweisen, dass **alle Mitarbeiter** (unbefristet und befristet Beschäftigte, Leiharbeitnehmer, Fahrer) **mit Zugang zu Luftfracht/Luftpost in Fragen des Sicherheitsbewusstseins entsprechend geschult wurden**. Die Schulung muss gemäß Nummer 11.2.7 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 erfolgen. Individuelle Schulungsnachweise sind zu den Unterlagen zu nehmen. **Darüber hinaus müssen Sie nachweisen, dass das gesamte relevante Personal, das Sicherheitskontrollen durchführt, an Schulungen oder Fortbildungen gemäß Kapitel 11 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU)** 2015/1998 **teilgenommen hat.**

Physische Sicherheit

Sie müssen darlegen, wie Ihre Betriebsstätte geschützt wird (z. B. durch einen Zaun oder eine Barriere), und dass einschlägige Verfahren für die Zugangskontrolle bestehen. Gegebenenfalls müssen Sie Einzelheiten zu etwaigen Alarmanlagen und/oder Überwachungskamerasystemen angeben. **Wesentlich ist, dass der Zugang zu dem Bereich, in dem Luftfracht/Luftpost abgefertigt oder gelagert wird, gesichert wird.** Alle Türen, Fenster und sonstigen Zugänge zur Luftfracht/Luftpost müssen gesichert sein oder einer Zugangskontrolle unterliegen.

Produktion (falls zutreffend)

Sie müssen nachweisen, dass der Zugang zum Produktionsbereich gesichert und der Produktionsprozess beaufsichtigt wird. Kann das Produkt im Laufe der Produktion als Luftfracht/Luftpost identifiziert werden, so müssen Sie nachweisen, dass **Maßnahmen getroffen werden, mit denen die Luftfracht/Luftpost vor einem unbefugten Eingriff oder Manipulation in dieser Phase geschützt wird**.

Verpackung (falls zutreffend)

Sie müssen nachweisen, dass der Zugang zum Verpackungsbereich gesichert und der Verpackungsprozess beaufsichtigt wird. Kann das Produkt im Laufe des Verpackens als Luftfracht/Luftpost identifiziert werden, so müssen Sie nachweisen, dass **Maßnahmen getroffen werden, mit denen die Luftfracht/Luftpost vor einem unbefugten Zugriff oder Manipulation in dieser Phase geschützt wird**.

▼B

Sie müssen Einzelheiten zu Ihrem Verpackungsprozess darlegen und nachweisen, dass alle fertigen Güter vor dem Verpacken gesichert werden.

Sie müssen die fertige Außenverpackung beschreiben und belegen, dass sie robust ist. Sie müssen ebenfalls darlegen, wie die fertige Außenverpackung manipulationssicher gemacht wird, z. B. durch Verwendung von nummerierten Siegeln, Sicherheitsbändern, besonderen Stempeln oder von durch Klebeband verschlossene Kartons. Ferner müssen Sie nachweisen, dass Sie diese sicher aufbewahren, wenn sie nicht in Gebrauch sind, und dass ihre Ausgabe gesichert wird.

Lagerung (falls zutreffend)

Sie müssen nachweisen, dass der Zugang zum Lagerbereich gesichert wird. Kann das gelagerte Produkt als Luftfracht/Luftpost identifiziert werden, so müssen Sie nachweisen, dass **Maßnahmen getroffen werden, mit denen die Luftfracht/Luftpost vor einem unbefugten Zugriff oder Manipulation in dieser Phase geschützt wird**.

Schließlich müssen Sie nachweisen, dass die fertige und verpackte Luftfracht/Luftpost vor dem Versand gesichert wird.

Versand (falls zutreffend)

Sie müssen nachweisen, dass der Zugang zum Versandbereich gesichert wird. Kann das Produkt im Laufe des Versandvorgangs als Luftfracht/Luftpost identifiziert werden, so müssen Sie nachweisen, dass **Maßnahmen getroffen werden, mit denen die Luftfracht/Luftpost vor einem unbefugten Zugriff oder Manipulation in dieser Phase geschützt wird**.

Transport

Sie müssen im Einzelnen angeben, wie die Fracht/Post zum reglementierten Beauftragten transportiert wird.

Falls Sie eigene Transportmittel einsetzen, müssen Sie nachweisen, dass Ihre Fahrer eine Schulung des erforderlichen Niveaus erhalten haben. **Falls Ihr Unternehmen einen Auftragnehmer einsetzt, müssen Sie gewährleisten, dass a) die Luftfracht/Luftpost von Ihnen versiegelt oder verpackt wird, damit etwaige Manipulationen unmittelbar zu erkennen sind, und b) die Transporteurserklärung gemäß Anlage 6-E des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU)** 2015/1998 **von dem Transporteur unterschrieben wurde.**

Wenn Sie für den Transport der Luftfracht/Luftpost verantwortlich sind, müssen Sie nachweisen, dass die Transportmittel **gesichert werden können**, entweder durch Verwendung von Siegeln, falls dies praktikabel ist, oder auf anderem Wege. Werden nummerierte Siegel verwendet, müssen Sie nachweisen, dass der Zugang zu den Siegeln gesichert wird und die Nummern aufgezeichnet werden. Werden andere Methoden verwendet, müssen Sie nachweisen, wie die Fracht/Post manipulationssicher gemacht und/oder gesichert wird. Darüber hinaus müssen Sie Maßnahmen nachweisen, mit denen die Identität der Fahrer überprüft wird, die Ihre Luftfracht/Luftpost abholen. Daneben müssen Sie nachweisen, dass Sie sicherstellen, dass die Fracht/Post gesichert ist, wenn sie die Betriebsstätte verlässt. **Sie müssen nachweisen, dass die Luftfracht/Luftpost während des Transports vor einem unbefugten Zugriff geschützt ist.**

Sie brauchen keine Nachweise für Fahrerschulungen und keine Ausfertigung der Transporteurserklärung vorzulegen, wenn ein reglementierter Beauftragter die Abholung von Luftfracht/Luftpost von Ihrer Betriebsstätte arrangiert hat.

Verantwortlichkeiten des Versenders

Sie müssen erklären, dass Sie unangekündigte Inspektionen durch Inspektoren der zuständigen Behörde zum Zweck der Überwachung dieser Standards akzeptieren.

▼B

Sie müssen ebenfalls erklären, [Name der zuständigen Behörde] relevante Einzelheiten zeitnah, spätestens jedoch innerhalb von 10 Arbeitstagen mitzuteilen, falls

a) die Gesamtverantwortung für die Sicherheit einer anderen als der angegebenen Person übertragen wird,

b) es sonstige Änderungen in der Betriebsstätte oder bei den Verfahren gibt, die Auswirkungen auf die Sicherheit haben,

c) Ihr Unternehmen die Tätigkeit einstellt, keine Luftfracht/Luftpost mehr abfertigt oder die Anforderungen der einschlägigen EU-Rechtsvorschriften nicht mehr erfüllt.

Abschließend müssen Sie erklären, die Sicherheitsstandards bis zur nachfolgenden Validierungsprüfung und/oder Inspektion der Betriebsstätte vor Ort aufrechtzuerhalten.

Sie müssen dann die vollständige Verantwortung für die Erklärung übernehmen und das Validierungsdokument unterschreiben.

ANMERKUNGEN:

Spreng- und Brandvorrichtungen

Montierte Spreng- und Brandvorrichtungen können in Frachtsendungen befördert werden, sofern die Anforderungen aller Sicherheitsbestimmungen vollständig erfüllt werden.

Sendungen anderen Ursprungs

Ein bekannter Versender kann Sendungen, deren Ursprung er nicht selbst ist, 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.

ANLAGE 6-C

VALIDIERUNGPRÜFLISTE FÜR BEKANNTE VERSENDER

Ausfüllhinweise:

Bitte beachten Sie die folgenden Hinweise für das Ausfüllen des Formulars:

— Mit * markierte Felder sind Pflichtfelder und MÜSSEN ausgefüllt werden.

— Wird eine **fettgedruckte** Frage mit **NEIN** beantwortet, **MUSS** die Validierung als **NICHT BESTANDEN** bewertet werden. Dies gilt nicht, wenn die Frage nicht zutreffend ist.

— Die Gesamtbewertung kann nur dann als **BESTANDEN** gelten, wenn der Versender die Verpflichtungserklärung auf der letzten Seite unterschrieben hat.

— Das Original der Verpflichtungserklärung muss bis zum Ablauf der Gültigkeit der Validierung von der zuständigen Behörde aufbewahrt oder dieser zugänglich gemacht werden. Eine Kopie der Erklärung sollte auch dem Versender ausgehändigt werden.

▼B

TEIL 1

Organisation und Zuständigkeiten

1.1. Datum der Validierung (*)	
TT/MM/JJJJ	
1.2. Datum der vorhergehenden Validierung und eindeutige Kennung (UNI), falls zutreffend.	
TT/MM/JJJJ	
UNI	
1.3. Name der zu validierenden Organisation (*)	
Bezeichnung Umsatzsteuer-Identifikationsnummer/Handelskammernummer/Handelsregisternummer (falls zutreffend)	
1.4. Informationen zum AEOF- oder AEOS-Zertifikat, falls zutreffend	
Nummer des AEO-Zertifikats	
Datum der letzten zollbehördlichen Überprüfung dieser Betriebsstätte	
1.5. Adresse der zu validierenden Betriebsstätte (*)	
Nummer/Einheit/Gebäude	
Straße	
Stadt	
Postleitzahl	
Land	
1.6. Hauptadresse des Unternehmens (falls abweichend von der zu validierenden Betriebsstätte, sofern in demselben Land gelegen)	
Nummer/Einheit/Gebäude	
Straße	
Stadt	
Postleitzahl	
Land	
1.7. Art des Unternehmens — Arten von Fracht, die abgefertigt werden	

▼B

1.8. Ist der Antragsteller verantwortlich für …?	
a) Produktion b) Verpackung c) Lagerung d) Versand e) Sonstiges (bitte angeben)	
1.9. Ungefähre Zahl der Beschäftigten in der Betriebsstätte	
1.10. Name und Funktion der für die Sicherheit von Luftfracht/Luftpost verantwortlichen Person	
Name	
Funktion	
1.11. Telefonnummer	
Telefonnr.	
1.12. E-Mail-Adresse (*)	
E-Mail-Adresse	

TEIL 2

Identifizierbare Luftfracht/Luftpost

Zweck: Ermittlung des Punktes (oder Orts), an dem Fracht/Post als Luftfracht/Luftpost identifizierbar wird.

2.1. Durch Inspektion von Produktion, Verpackung. Lagerung, Auswahl, Versand und allen anderen relevanten Bereichen ist zu ermitteln, wo und wie eine Luftfracht-/Luftpost-Sendung als solche identifizierbar wird.
Darlegung:

Anmerkung: **Detaillierte Angaben über den Schutz identifizierbarer Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation sollten in Teil 5 bis 8 gemacht werden.**

TEIL 3

Einstellung und Schulung von Personal

►C2 **Zweck: Es soll sichergestellt werden, dass alle Mitarbeiter (unbefristet und befristet Beschäftigte, Leiharbeitnehmer, Fahrer) mit Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost einer angemessenen beschäftigungsbezogenen Überprüfung und/oder Zuverlässigkeitsprüfung unterzogen und gemäß Nummer 11.2.7 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 geschult wurden. ◄ Ferner soll sichergestellt werden, dass alle Mitarbeiter, die Sicherheitskontrollen in Bezug auf Lieferungen durchführen, gemäß Kapitel 11 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 geschult werden.**

Ob Fragen unter 3.1 und 3.2 in **Fettdruck** *sind (und ob somit ein NEIN als Antwort zur Bewertung „nicht bestanden" führt), hängt von den geltenden nationalen Vorschriften des Staats ab, in dem sich die Betriebsstätte befindet.*

▼B

Mindestens eine der beiden Fragen muss jedoch in **Fettdruck** *erscheinen, wobei es auch erlaubt werden sollte, dass bei vorgenommener Zuverlässigkeitsprüfung keine beschäftigungsbezogene Überprüfung mehr erforderlich ist. Die für die Durchführung von Sicherheitskontrollen verantwortliche Person muss stets einer Zuverlässigkeitsprüfung unterzogen worden sein.*

3.1. **Gibt es ein Einstellungsverfahren für alle Mitarbeiter mit Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost, das eine beschäftigungsbezogene Überprüfung gemäß Nummer 11.1.4 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 umfasst?** Dieses Einstellungsverfahren gilt für Mitarbeiter, die nach dem 29. April 2010 eingestellt wurden.	
JA oder NEIN	
Wenn JA, welcher Art?	
3.2. **Umfasst dieses Einstellungsverfahren auch eine Zuverlässigkeitsprüfung, einschließlich einer Prüfung auf Vorstrafen (z. B. Führungszeugnis) gemäß Nummer 11.1.3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998?** Dieses Einstellungsverfahren gilt für Mitarbeiter, die nach dem 29. April 2010 eingestellt wurden.	
JA oder NEIN	
Wenn JA, welcher Art?	
3.3. **Umfasst der Ernennungsprozess für die Person, die als verantwortlich für die Anwendung und Beaufsichtigung der Durchführung von Sicherheitskontrollen in der Betriebsstätte benannt wurde, das Erfordernis einer Zuverlässigkeitsprüfung, einschließlich einer Prüfung auf Vorstrafen (z. B. Führungszeugnis), gemäß Nummer 11.1.3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998?**	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	
3.4. **Erhält das Personal mit Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost eine Schulung des Sicherheitsbewusstseins gemäß Nummer 11.2.7 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998, bevor es Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost erhält? Erhalten Mitarbeiter, die Sicherheitskontrollen in Bezug auf Lieferungen durchführen, eine Schulung gemäß Kapitel 11 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998?**	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	
3.5. **Erhält das (oben genannte) Personal Wiederholungsschulungen gemäß der für diese Schulungen festgelegten Häufigkeit?**	
JA oder NEIN	
3.6. **Bewertung — Sind die Maßnahmen ausreichend, um sicherzustellen, dass alle Mitarbeiter mit Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost und Mitarbeiter, die Sicherheitskontrollen durchführen, ordnungsgemäß eingestellt und gemäß Kapitel 11 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 geschult wurden?**	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	

▼B

TEIL 4

Physische Sicherheit

Zweck: Es soll festgestellt werden, ob das Niveau der (physischen) Sicherheit der Betriebsstätte ausreicht, um identifizierbare Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Eingriff zu schützen.

4.1. Ist die Betriebsstätte durch einen Zaun oder eine Barriere geschützt?	
JA oder NEIN	
4.2. Gibt es für alle Zugänge zu der Betriebsstätte eine Zugangskontrolle?	
JA oder NEIN	
4.3. Wenn JA, sind die Zugänge …?	
mit Personal besetzt	
manuell	
automatisch	
Elektronisch	
Sonstiges (bitte angeben)	
4.4. Ist das Gebäude von solider Bauweise?	
JA oder NEIN	
4.5. Verfügt das Gebäude über eine wirksame Alarmanlage?	
JA oder NEIN	
4.6. Verfügt das Gebäude über ein wirksames Überwachungskamerasystem?	
JA oder NEIN	
4.7. Wenn ja, werden die Bilder der Überwachungskamera(s) aufgezeichnet?	
JA oder NEIN	
4.8. Sind alle Türen, Fenster und sonstigen Zugänge zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost gesichert oder unterliegen sie einer Zugangskontrolle?	
JA oder NEIN	
4.9. Wenn nein, Begründung:	
4.10. **Bewertung: Reichen die von dem Unternehmen getroffenen Maßnahmen aus, um den unbefugten Zugang zu denjenigen Teilen der Betriebsstätte zu verhindern, in denen identifizierbare Luftfracht/Luftpost abgefertigt oder gelagert wird?**	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	

▼B

TEIL 5

Produktion

Zweck: Schutz identifizierbarer Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Zugriff oder Manipulation.

Diese Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt im Laufe des Produktionsprozesses als Luftfracht/Luftpost identifiziert werden könnte.

5.1. Wird der Zugang zum Produktionsbereich kontrolliert?	
JA oder NEIN	
5.2. Wenn JA, wie?	
5.3. Wird der Produktionsprozess beaufsichtigt?	
JA oder NEIN	
5.4. Wenn JA, wie?	
5.5. Sind Kontrollen eingerichtet, mit denen eine Manipulation während der Produktionsphase verhindert werden kann?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	
5.6. **Bewertung: Reichen die von dem Unternehmen getroffenen Maßnahmen aus, um identifizierbare Luftfracht/Luftpost während der Produktion vor unbefugtem Zugriff oder Manipulation zu schützen?**	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	

TEIL 6

Verpackung

Zweck: Schutz identifizierbarer Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Zugriff oder Manipulation.

Diese Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt im Laufe des Verpackungsprozesses als Luftfracht/Luftpost identifiziert werden könnte.

6.1. Wird der Verpackungsprozess beaufsichtigt?	
JA oder NEIN	
6.2. Wenn JA, wie?	
6.3. Beschreibung der fertigen Außenverpackung:	
a) Ist die fertige Außenverpackung robust?	
JA oder NEIN Darlegung:	

▼B

b) Ist die fertige Außenverpackung manipulationssicher?	
JA oder NEIN	
Darlegung:	
6.4. a) Werden nummerierte Siegel, Sicherheitsbänder, besondere Stempel oder durch Klebeband verschlossene Kartons verwendet, um die Luftfracht/Luftpost manipulationssicher zu machen?	
JA oder NEIN	
Wenn JA:	
6.4. b) Werden die Siegel, Sicherheitsbänder oder besonderen Stempel unter sicheren Bedingungen aufbewahrt, wenn sie nicht in Gebrauch sind?	
JA oder NEIN	
Darlegung:	
6.4. c) Wird die Ausgabe von nummerierten Siegeln, Sicherheitsbändern und/oder Stempeln kontrolliert?	
JA oder NEIN	
Darlegung:	
6.5. Bei Antwort JA auf Frage 6.4 a): Wie wird dies kontrolliert?	
6.6. **Bewertung: Reichen die Verpackungsverfahren aus, um identifizierbare Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Zugriff und/oder Manipulation zu schützen?**	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	

TEIL 7

Lagerung

Zweck: Schutz identifizierbarer Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Zugriff oder Manipulation.

Diese Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt im Laufe der Lagerung als Luftfracht/Luftpost identifiziert werden könnte.

7.1. Wird die fertige und verpackte Luftfracht/Luftpost sicher gelagert und auf Manipulation kontrolliert?	
JA oder NEIN	
7.2. **Bewertung: Reichen die Lagerverfahren aus, um identifizierbare Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Zugriff und/oder Manipulation zu schützen?**	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	

▼B

TEIL 8

Versand

Zweck: Schutz identifizierbarer Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Zugriff oder Manipulation.

Diese Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt im Laufe des Versandprozesses als Luftfracht/Luftpost identifiziert werden könnte.

8.1. Wird der Zugang zum Versandbereich kontrolliert?	
JA oder NEIN	
8.2. Wenn JA, wie?	
8.3. Wer hat Zugang zum Versandbereich?	
Beschäftigte?	
JA oder NEIN	
Fahrer?	
JA oder NEIN	
Besucher?	
JA oder NEIN	
Auftragnehmer?	
JA oder NEIN	
8.4. **Bewertung: Reicht der Schutz aus, um die Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Zugriff und/oder Manipulation im Versandbereich zu schützen?**	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	

TEIL 8A

Sendungen anderen Ursprungs

Zweck: Ermittlung der Verfahren für die Abfertigung unsicherer Sendungen.

Diese Fragen sind nur zu beantworten, wenn Sendungen zur Beförderung auf dem Luftweg von anderen Unternehmen angenommen werden.

8A.1. **Nimmt das Unternehmen von anderen Unternehmen Frachtsendungen an, die zur Beförderung auf dem Luftweg vorgesehen sind?**	
JA oder NEIN	
8A.2. Falls JA, wie werden diese Sendungen von der eigenen Fracht des Unternehmens getrennt gehalten und wie werden sie für den reglementierten Beauftragten/Transporteur gekennzeichnet?	

▼B

TEIL 9

Transport

Zweck: Schutz identifizierbarer Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Zugriff oder Manipulation.

9.1. Wie wird die Luftfracht/Luftpost zum reglementierten Beauftragten befördert?	
a) Durch den reglementierten Beauftragten oder in seinem Namen?	
JA oder NEIN	
b) Eigenes Transportmittel des Versenders?	
JA oder NEIN	
c) Vom Versender eingesetzter Auftragnehmer?	
JA oder NEIN	
9.2. **Wenn der Versender einen Auftragnehmer einsetzt:** — **Wird die Luftfracht/Luftpost vor dem Transport versiegelt oder verpackt, damit etwaige Manipulationen unmittelbar zu erkennen sind? und** — **Hat der Transporteur die Transporteurserklärung unterschrieben?**	
JA oder NEIN	
Die folgenden Fragen sind nur zu beantworten, falls 9.1 b) oder 9.1 c) zutrifft. 9.3. Kann das Frachtabteil des Transportfahrzeugs gesichert werden?	
JA oder NEIN	
Falls JA, wie?	
9.4. a) Falls das Frachtabteil des Transportfahrzeugs gesichert werden kann, werden nummerierte Siegel verwendet?	
JA oder NEIN	
b) Falls nummerierte Siegel verwendet werden, wird der Zugang zu den Siegeln kontrolliert und werden die Nummern bei der Ausgabe aufgezeichnet?	
JA oder NEIN	
Falls JA, wie?	
9.5. Falls das Frachtabteil des Transportfahrzeugs nicht gesichert werden kann, ist die Luftfracht/Luftpost manipulationssicher?	
JA oder NEIN	

▼B

9.6. Falls JA, beschreiben Sie die verwendete Manipulationssicherung.	
9.7. Falls NEIN, wie wird sie gesichert?	
9.8. **Bewertung: Reichen die Maßnahmen aus, um Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Zugriff während des Transports zu schützen?**	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG

Ich erkläre hiermit:

— **Ich akzeptiere unangekündigte Inspektionen durch Inspektoren der zuständigen Behörde zum Zweck der Überwachung dieser Standards. Falls der Inspektor schwere Sicherheitsmängel feststellt, könnte dies zur Aufhebung meines Status als bekannter Versender führen.**

— **Ich werde [Name der zuständigen Behörde] relevante Einzelheiten zeitnah, spätestens jedoch innerhalb von 10 Arbeitstagen mitteilen, falls**

  — **die Gesamtverantwortung für die Sicherheit einer anderen als der in Nummer 1.10 angegebenen Person übertragen wird,**

  — **es sonstige Änderungen in der Betriebsstätte oder bei den Verfahren gibt, die Auswirkungen auf die Sicherheit haben, und**

  — **das Unternehmen die Tätigkeit einstellt, keine Luftfracht/Luftpost mehr abfertigt oder die Anforderungen der einschlägigen Unionsrechtsvorschriften nicht mehr erfüllt.**

— **Ich werde die Sicherheitsstandards bis zur nachfolgenden Validierungsprüfung und/oder Inspektion der Betriebsstätte vor Ort aufrechterhalten.**

— **Ich übernehme die volle Verantwortung für diese Erklärung.**

Unterschrift	
Stellung im Unternehmen	

Bewertung (und Mitteilung)

Bestanden/Nicht bestanden	
Lautet die Gesamtbewertung „nicht bestanden“, sind nachfolgend die Bereiche aufzuführen, in denen der Versender den erforderlichen Sicherheitsstandard nicht erreicht hat oder eine spezifische Schwachstelle aufweist. Ebenso anzugeben sind Hinweise zu Anpassungen, die notwendig sind, um den erforderlichen Standard zu erreichen und somit die Bewertung zu bestehen.	
Unterschrift	
(Name des Validierungsprüfers)	

▼M2

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 Union angewendet wurden und dass die Sendungen ab dem Zeitpunkt, zu dem die Sicherheitskontrollen angewendet wurden, bis zum Zeitpunkt der Verladung in das Luftfahrzeug oder der anderweitigen Übergabe an einen ACC3 oder einen anderen RA3 vor unbefugten Eingriffen geschützt wurden.

Die Voraussetzungen für die Beförderung von Luftfracht oder Luftpost in die Union [1] oder nach Island, Norwegen und in die Schweiz sind in der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 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 oder in den EWR [2] von der Stelle, die die Benennung als RA3 beantragt, oder unter deren Verantwortung angewendet werden. Die Prüfliste ist nur in den unter Nummer 6.8.5.1 Buchstabe b des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 aufgeführten Fällen zu verwenden. In den unter Nummer 6.8.5.1 Buchstabe a des genannten Anhangs aufgeführten Fällen hat der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit die ACC3-Prüfliste zu verwenden.

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

— die ausgefüllte Prüfliste, unterzeichnet vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit, ggf. mit Bemerkungen der validierten Stelle, und

— die Verpflichtungserklärung (Anlage 6-H2 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998), unterzeichnet von der validierten Stelle, und

— eine Erklärung der Unabhängigkeit (Anlage 11-A der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998) 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 RA3 darf den Bericht in seinen geschäftlichen Beziehungen zu jedem ACC3 und ggf. zu jedem RA3 verwenden.

---

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

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

▼M2

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 Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 bewertet. Für die Teile, die nicht anhand der Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 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.

Ausfüllhinweise:

— Alle geltenden und relevanten Teile der Prüfliste sind entsprechend dem Geschäftsmodell und der Tätigkeit der zu validierenden Stelle auszufüllen. Sind keine Informationen verfügbar, ist dies zu erläutern.

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

TEIL 1

Angabe der validierten Stelle und des Validierungsprüfers

1.1. Datum/Daten der Validierung	
vollständiges Datumsformat, z. B. 01.10.2012 bis 02.10.2012	
TT/MM/JJJJ	
1.2. 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	
Bezeichnung	
Unternehmen/Einrichtung/Behörde	
Eindeutige alphanumerische Kennung (UAI)	
E-Mail	
Telefonnummer (mit internationaler Vorwahl)	

▼**M2**

1.4. Name der Stelle	
Bezeichnung	
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) andere	
1.7. Der Antragsteller …	
a) empfängt Fracht von einem anderen reglementierten Beauftragten in einem Drittland	

▼M2

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	
Bezeichnung	
Funktion	
E-Mail	
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 oder den EWR befördert werden, ohne Sicherheitskontrollen unterzogen worden zu sein. Fracht und Post, die ein RA3 einem ACC3 oder einem anderen RA3 übergibt, 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 oder 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) anderen 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 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998.

▼**M2**

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 (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.	

▼M2

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

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 oder Luftpost haben, die Sicherheitskontrollen unterzogen wird oder wurde,

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

b) eine erstmalige Sicherheitsschulung und Sicherheitsfortbildungen gemäß den Anforderungen der örtlichen Behörden des validierten RA3-Betriebs absolviert haben, sodass 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 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998.

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?	

▼M2

3.2. Umfasst das Verfahren:	
☐ die Zuverlässigkeitsüberprüfung ☐ die beschäftigungsbezogene Überprüfung ☐ Kontrolle der Strafregister ☐ Befragungen ☐ sonstige (bitte nähere Angaben) Erläuterung der Elemente, Angabe der durchführenden Stelle und, sofern zutreffend, des berücksichtigten zurückliegenden Zeitrahmens	
3.3. Ist ein Verfahren etabliert, mit dem sichergestellt wird, dass die Person, die für die Anwendung und Beaufsichtigung von Sicherheitskontrollen in der Betriebsstätte verantwortlich ist, einer beschäftigungsbezogenen Überprüfung unterliegt, bei der Hintergrund und Kompetenz beurteilt werden?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Wie viele zurückliegende Jahre werden bei der beschäftigungsbezogenen Überprüfung berücksichtigt und welche Stelle führt die Überprüfung durch?	
3.4. Umfasst das Verfahren:	
☐ die Zuverlässigkeitsüberprüfung ☐ die beschäftigungsbezogene Überprüfung ☐ Kontrolle der Strafregister ☐ Befragungen ☐ sonstige (bitte nähere Angaben) Erläuterung der Elemente, Angabe der durchführenden Stelle und, sofern zutreffend, des berücksichtigten zurückliegenden Zeitrahmens	
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 unter den Nummern 3.5 und 3.6 genannte Personal Fortbildungen?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Angabe der Elemente und der Häufigkeit der Fortbildungen	

▼M2

3.8. Schlussfolgerung: Gewährleisten die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einstellung und Schulung von Personal, dass alle Mitarbeiter mit Zugang zu gesicherter Luftfracht oder 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.

Bei der Annahme von Sendungen stellt der RA3 den Status der Stelle fest, von der er die Sendungen erhält, und prüft, ob die eindeutige alphanumerische Kennung (UAI) der Stelle, die die Sendungen übergibt, in der Begleitdokumentation angegeben ist, und bestätigt, dass das Luftfahrtunternehmen oder die Stelle, das bzw. die die Sendung übergibt, in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette für den betreffenden Flughafen oder Betriebsstandort als aktiv aufgeführt ist.

Ist in der Begleitdokumentation keine eindeutige alphanumerische Kennung angegeben oder ist der Status des Luftfahrtunternehmens oder der Stelle in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette nicht aktiv, so behandelt der RA3 die Sendungen wie Sendungen unbekannter Herkunft.

Darüber hinaus unterhält der RA3 eine Datenbank, in der mindestens die folgenden Angaben für jeden reglementierten Beauftragten oder bekannten Versender enthalten sind, der gemäß Nummer 6.8.5.1 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,

f) die eindeutige alphanumerische Kennung in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette.

Bezug: Nummern 6.8.3.1, 6.8.3.5 und 6.8.5.4 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998.

Anmerkung: Ein RA3 darf Fracht von einem AC3 nur dann als sichere Fracht annehmen, wenn er diesen Versender selbst gemäß Nummer 6.8.3.1 Buchstabe c des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 als AC3 benannt hat und für die von diesem Versender übergebene Fracht verantwortlich ist.

▼M2

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	
Wenn JA, wie?	
4.2. Prüft die Stelle die Angabe der UAI in der Begleitdokumentation von Sendungen, die von einem anderen ACC3, RA3 oder KC3 angenommen werden, und bestätigt sie den aktiven Status des ACC3, RA3 oder KC3 in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette?	
JA oder NEIN	
4.3. Hat die Stelle ein Verfahren um sicherzustellen, dass die Sendung als Sendung unbekannter Herkunft behandelt wird, wenn in der Begleitdokumentation keine UAI angegeben ist oder der Status der Stelle, von der die Fracht angenommen wird, in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette nicht aktiv ist?	
JA oder NEIN	
4.4. Benennt die Stelle Versender als AC3?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens und der Sicherheitsmaßnahmen, die die Stelle von dem Versender verlangt	
4.5. Prüft die Stelle bei Annahme einer Sendung, ob deren Bestimmungsort ein Flughafen in der EU oder im EWR ist?	
JA oder NEIN, Erläuterung	
4.6. Falls JA: Unterzieht die Stelle sämtliche Luftfracht oder Luftpost denselben Sicherheitskontrollen, wenn der Bestimmungsort ein Flughafen in der EU oder im EWR ist?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	
4.7. Ermittelt die Stelle bei der Annahme einer Sendung, ob sie als Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) (siehe Definition in Teil 6) einzustufen ist, auch bei Sendungen, die anders als auf dem Luftweg angeliefert werden?	
JA oder NEIN	
Wenn JA, wie? Beschreibung des Verfahrens	
4.8. Prüft die validierte Stelle bei Annahme einer gesicherten Sendung, ob sie vor unbefugtem Zugriff oder Manipulation geschützt war?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung (Siegel, Schlösser, Inspektion usw.)	

▼M2

4.9. Hat sich die Person, die die Lieferung vornimmt, durch ein amtliches Ausweisdokument mit Foto auszuweisen?	
JA oder NEIN	
4.10. Gibt es ein Verfahren zur Identifizierung von Sendungen, die zu kontrollieren sind?	
JA oder NEIN	
Wenn JA, wie?	
4.11. Schlussfolgerung: Reichen die Annahmeverfahren aus, um festzustellen, ob die Luftfracht oder 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 Union in die EU oder den EWR befördert werden soll, mit den in EU-Rechtsvorschriften festgelegten Mitteln oder Methoden so kontrolliert werden, dass hinreichend gewährleistet ist, dass sie keine verbotenen Gegenstände enthält.

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.

Bezug: Nummer 6.8.3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998.

▼M2

5.1. Wird die Kontrolle im Namen der Stelle von einer anderen Stelle vorgenommen?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Um welche Art von Stellen handelt es sich? Angabe der Einzelheiten: — 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. Ist die Stelle in der Lage, die geeigneten Sicherheitskontrollen anzufordern, wenn die Kontrollen durch eine der oben genannten Stellen durchgeführt werden?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Angabe von Einzelheiten	
5.3. Durch welche Instrumente und Anweisungen (z. B. Beaufsichtigung, Überwachung und Qualitätskontrolle) stellt die Stelle sicher, dass diese Dienstleister die Sicherheitskontrollen in der erforderlichen Weise durchführen?	
5.4. Welche Kontrollmethoden werden für Luftfracht und Luftpost angewendet?	
Spezifizierung, einschließlich Einzelheiten zur Ausrüstung für die Kontrolle von Luftfracht und Luftpost (Hersteller, Typ, Softwareversion, Standard, Seriennummer usw.) für alle angewandten Methoden	
5.5. Sind die verwendete Ausrüstung oder die verwendeten Methoden (z. B. Sprengstoffspürhunde) in der neuesten Liste mit Vorgaben der EU, ECAC (European Civil Aviation Conference) oder TSA (Transportation Security Administration der USA) enthalten?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Angabe von Einzelheiten	

▼**M2**

Falls NEIN: Einzelheiten zur Zulassung von Ausrüstung und Zulassungsdatum sowie Angaben bezüglich der Einhaltung der EU-Ausrüstungsstandards	
5.6. Wird die Ausrüstung gemäß dem Betriebskonzept des Herstellers (CONOPS) verwendet und wird sie regelmäßig getestet und gewartet?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	
5.7. Wenn Sprengstoffspürhunde eingesetzt werden, haben sie ein Erst- und Folgetraining erhalten und wurden sie einem Genehmigungs- und Qualitätskontrollverfahren nach einem Standard unterzogen, der den EU- oder TSA-Anforderungen gleichwertig ist?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des gesamten Verfahrens und der diesbezüglichen Dokumentation zur Bewertung	
5.8. Wenn Sprengstoffspürhunde eingesetzt werden, ist das Kontrollverfahren nach der Einsatzmethode den EU- oder TSA-Standards gleichwertig?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des gesamten Verfahrens und der diesbezüglichen Dokumentation zur Bewertung	
5.9. 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	
5.10. 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	

▼M2

Falls NEIN: Was geschieht mit der Sendung?	
5.11. Sind Sendungen von Kontrollen befreit?	
JA oder NEIN	
5.12. Gibt es Ausnahmen, die nicht der EU-Liste entsprechen?	
JA oder NEIN	
Falls JA, detaillierte Darlegung	
5.13. Wird der Zugang zum Kontrollbereich überwacht, um sicherzustellen, dass nur befugtes und ausgebildetes Personal Zugang hat?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	
5.14. Ist ein Qualitätskontroll- und/oder Testverfahren etabliert?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	
5.15. Schlussfolgerung: Wird Luftfracht oder Luftpost mit einem der Mittel oder einer der Methoden nach Nummer 6.2.1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 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

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 oder in 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.

▼**M2**

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 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998.

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

▼M2

TEIL 7

Schutz der gesicherten Luftfracht und Luftpost

Ziel: Der RA3 muss Verfahren etabliert haben, die gewährleisten, dass in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht und/oder 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 von Sicherheitskontrollen bis zur Verladung oder Übergabe an ein 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-Alarmanlagen usw.).

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

Bezug: Nummer 6.8.3.1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998.

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	

▼M2

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 oder Luftpost kontrolliert werden	
7.4. Sind Verfahren etabliert, mit denen gewährleistet wird, dass in die EU oder in den EWR zu befördernde Luftfracht oder 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 RA3 stellt sicher, dass die Begleitdokumentation einer Sendung, bei der der RA3 Sicherheitskontrollen angewandt hat (zum Beispiel Kontrolle, Schutz), mindestens Folgendes enthalten:

a) die von der benennenden zuständigen Behörde vergebene eindeutige alphanumerische Kennung und

▼M2

b) die eindeutige Kennung der Sendung, z. B. Nummer des Luftfrachtbriefs (HAWB oder MAWB), falls zutreffend, und

c) den Inhalt der Sendung und

d) den wie folgt angegebenen Sicherheitsstatus:

— „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.

Wenn der Sicherheitsstatus vom RA3 erteilt wird, gibt die Stelle zusätzlich die Gründe für die Erteilung an, z. B. die angewandten Kontrollmittel oder -methoden oder die Gründe für die Ausnahme der Sendung von der Kontrolle, in Anwendung der Standards gemäß der Regelung für die Erklärung zur Sicherheit der Sendung.

Die Begleitdokumentation der Sendung kann entweder in Form eines Luftfrachtbriefs, gleichwertiger postalischer Unterlagen oder in einer gesonderten Erklärung entweder in elektronischem Format oder schriftlich vorliegen.

Bezug: Nummer 6.3.2.6 Buchstabe d, Nummern 6.8.3.4, 6.8.3.5 und 6.8.3.6 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

8.1. Stellt die Stelle sicher, dass eine geeignete Begleitdokumentation erstellt wird und gibt sie die gemäß Nummer 6.3.2.6 Buchstabe d sowie den Nummern 6.8.3.4, 6.8.3.5 und 6.8.3.6 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 erforderlichen Informationen an?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Erläuterung	
8.2. Gibt die Stelle den Status der Fracht an und wie dieser erteilt wurde?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Erläuterung	
8.3. Schlussfolgerung: Ist das Dokumentationsverfahren ausreichend, um zu gewährleisten, dass Fracht oder Post mit der ordnungsgemäßen Begleitdokumentation versehen ist, in denen der Sicherheitsstatus und alle erforderlichen Angaben korrekt angegeben sind?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

▼M2

TEIL 9

Transport

Ziel: Luftfracht und Luftpost müssen ab dem Zeitpunkt, zu dem die Sicherung erfolgte, bis zur Verladung oder bis zu ihrer 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, 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, in seinem Namen 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 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998.

9.1. Wie wird die Luftfracht oder Luftpost zu dem ACC3 oder zu einem anderen RA3 transportiert?	
a) Eigener Transport der validierten Stelle?	
JA oder NEIN	
b) Transport durch anderen RA3 oder ACC3?	
JA oder NEIN	
c) Durch einen von der validierten Stelle beauftragten Auftragnehmer?	
JA oder NEIN	
9.2. Ist die Luftfracht oder 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 Transporteur ggf. die Transporteurserklärung?	
JA oder NEIN	

▼M2

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 oder 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 10

Einhaltung der Vorschriften

Ziel: Nach Prüfung der Teile 1 bis 9 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 oder 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

1. die in dieser Prüfliste aufgeführten Ziele einhält. Der benennenden zuständigen Behörde und der validierten Stelle ist innerhalb eines Monats nach der Prüfung vor Ort ein Validierungsbericht zu übermitteln;

2. 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 oder den EWR an ein ACC3 oder einen anderen RA3 zu übergeben. Sie erhält eine Kopie der ausgefüllten Prüfliste mit Angabe der Mängel.

10.1. Allgemeine Schlussfolgerung: Angabe des Falls, der am ehesten der validierten Situation entspricht	
1 oder 2	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	
Bemerkungen der Stelle	

Name des Validierungsprüfers:

Datum:

Unterschrift:

▼M2

ANHANG

Liste der besuchten und befragten Personen und Stellen

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

Name der Stelle	Name der Kontaktperson	Position der Kontaktperson	Datum des Besuchs oder der Befragung

ANLAGE 6-C3

VALIDIERUNGSPRÜFLISTE FÜR ACC3

Die Benennung als ACC3 (*Luftfahrtunternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittlandsflughafen in die Union befördert*) ist Voraussetzung für die Beförderung von Luftfracht oder Luftpost in die Europäische Union ([1]) (EU) oder nach Island, Norwegen und in die Schweiz und wird in der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 vorgeschrieben.

Die ACC3-Benennung ist grundsätzlich erforderlich für sämtliche Flüge, mit denen Fracht oder Post zwecks Transfer, Transit oder Entladen zu EU- oder EWR-Flughäfen befördert wird ([2]). Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union, Islands, Norwegens und der Schweiz sind jeweils für die Benennung spezifischer Luftfahrtunternehmen als ACC3 zuständig. Die Benennung beruht auf dem Sicherheitsprogramm eines Luftfahrtunternehmens und einer vor Ort erfolgenden Überprüfung der Umsetzung im Einklang mit den in dieser Validierungsprüfliste genannten Zielen.

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

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

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

▼M2

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

— die ausgefüllte Prüfliste, unterzeichnet vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit, ggf. mit Bemerkungen der validierten Stelle, und

— die Verpflichtungserklärung (Anlage 6-H1 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998), unterzeichnet von der validierten Stelle, und

— eine Erklärung der Unabhängigkeit (Anlage 11-A der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998) 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.

Teil 3 — Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens, Teil 6 — Datenbank, Teil 7 — Kontrolle und Teil 8 — Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) werden anhand der Anforderungen der Kapitel 6.7 und 6.8 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 bewertet. Für die anderen Teile zugrunde zu legende Standards sind die ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen (SARP) von Anhang 17 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt und Anleitungsmaterial im ICAO-Sicherheitshandbuch (ICAO Aviation Security Manual, Doc 8973-Restricted).

Ausfüllhinweise:

— Alle geltenden und relevanten Teile der Prüfliste sind entsprechend dem Geschäftsmodell und der Tätigkeit der zu validierenden Stelle auszufüllen. Sind keine Informationen verfügbar, ist dies zu erläutern.

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

TEIL 1

Angabe der validierten Stelle und des Validierungsprüfers

1.1. Datum/Daten der Validierung	
vollständiges Datumsformat, z. B. 01.10.2012 bis 02.10.2012	
TT/MM/JJJJ	
1.2. Datum der vorhergehenden Validierung und eindeutige alphanumerische Kennung (UAI) des ACC3, sofern vorhanden	
TT/MM/JJJJ	
UAI	

▼**M2**

1.3. Angaben zum Validierungsprüfer für die Luftsicherheit	
Bezeichnung	
Unternehmen/Einrichtung/Behörde	
UAI	
E-Mail-Adresse	
Telefonnummer (mit internationaler Vorwahl)	
1.4. Name des zu validierenden Luftfahrtunternehmens	
Bezeichnung	
Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt in (Staat)	
IATA-Code (International Air Transport Association) oder ICAO-Code (International Civil Aviation Organization), falls kein IATA-Code für das Luftfahrtunternehmen vorhanden; Angabe, ob IATA- oder ICAO-Code verwendet wurde	
Zuständiger Staat für die Benennung des Luftfahrtunternehmens als ACC3	
1.5. Angaben zu dem zu validierenden Drittlandflughafen oder der damit verbundenen Einrichtungen für Luftfracht oder Luftpost	
Bezeichnung	
IATA- (oder ICAO-)Code des Flughafens	
Land	
1.6. Art der Geschäftstätigkeit des Luftfahrtunternehmens (Mehrfachnennungen sind möglich)	
a) Beförderung von Fluggästen und Fracht/Post b) nur Beförderung von Fracht und Post c) nur Beförderung von Fracht d) nur Beförderung von Post e) Integrator f) Charter	
1.7. Name und Funktion der für die Sicherheit von Drittland-Luftfracht oder -Luftpost verantwortlichen Person	
Bezeichnung	
Funktion	
E-Mail-Adresse	

▼M2

Telefonnummer (mit internationaler Vorwahl)	
1.8. Anschrift der Hauptstelle des Luftfahrtunternehmens am betreffenden Flughafen	
Nummer/Gebäude/Flughafen	
Straße	
Stadt	
Postleitzahl	
Bundesstaat/Bundesland (falls relevant)	
Land	
1.9. Anschrift des Hauptsitzes des Luftfahrtunternehmens, z. B. Geschäftssitz	
Nummer/Gebäude/Flughafen	
Straße	
Stadt	
Postleitzahl	
Bundesstaat/Bundesland (falls relevant)	
Land	

TEIL 2

Organisation und Zuständigkeiten des ACC3 am Flughafen

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

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

▼**M2**

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

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

Bezug: Nummer 6.8.3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

2.1. Hat das Luftfahrtunternehmen ein Verfahren etabliert, mit dem gewährleistet wird, dass die Luftfracht oder Luftpost vor dem Verladen in ein Luftfahrzeug zur Beförderung in die EU oder den EWR geeigneten Sicherheitskontrollen unterzogen wird?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	
2.2. Werden die Sicherheitskontrollen von dem Luftfahrtunternehmen oder in seinem Namen von einer Stelle, die vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfasst ist, durchgeführt?	
Falls JA, Angabe von Einzelheiten	
Falls NEIN: Welche Stellen, die nicht vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfasst sind, führen Sicherheitskontrollen von Luftfracht oder Luftpost durch, die von diesem Luftfahrtunternehmen in die EU oder den EWR befördert wird?	
Um welche Art von Stellen handelt es sich? Angabe der Einzelheiten: — privates Abfertigungsunternehmen — behördlich reguliertes Unternehmen — behördliche Kontrollstelle — Sonstige	
2.3. Durch welche Instrumente und Anweisungen (z. B. Beaufsichtigung, Überwachung und Qualitätskontrolle) stellt das Luftfahrtunternehmen sicher, dass die genannten Dienstleister die Sicherheitskontrollen in der erforderlichen Weise durchführen?	
2.4. Ist das Luftfahrtunternehmen in der Lage, die geeigneten Sicherheitskontrollen anzufordern, wenn die Kontrollen von Stellen durchgeführt werden, die nicht vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfasst sind, z. B. staatlichen Stellen?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Angabe von Einzelheiten	

▼M2

2.5. Durch welche Instrumente und Anweisungen (z. B. Beaufsichtigung, Überwachung und Qualitätskontrolle) stellt das Luftfahrtunternehmen sicher, dass diese Dienstleister die Sicherheitskontrollen in der erforderlichen Weise durchführen?	
2.6. Wurde für reglementierte Beauftragte oder bekannte Versender in dem Staat des Flughafens, auf dem die Validierungsprüfung erfolgt, ein Programm für Luftfracht und Luftpost gemäß den ICAO-Richtlinien eingerichtet?	
Falls JA, Beschreibung der Bestandteile des Programms und wie es eingerichtet wurde	
2.7. Schlussfolgerungen und allgemeine Bemerkungen zu der Zuverlässigkeit, Schlüssigkeit und Robustheit des Prozesses	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 3

Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens

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

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

Bezug: Nummer 6.8.2.1 des Anhangs und Anlage 6-G der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

Anmerkung: Die folgenden in Anlage 6-G der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 genannten Punkte sind in geeigneter Weise abzudecken:

a) Beschreibung der Maßnahmen für Luftfracht und Luftpost,

b) Annahmeverfahren,

c) Rahmen und Kriterien für reglementierte Beauftragte,

d) Rahmen und Kriterien für bekannte Versender,

e) Rahmen und Kriterien für geschäftliche Versender,

f) Kontrollstandard,

g) Ort der Kontrollen,

h) Einzelheiten zur Kontrollausrüstung,

i) Einzelheiten zum Betreiber oder Dienstleister,

j) Liste der Ausnahmen von den Sicherheitskontrollen,

k) Behandlung von Fracht und Post mit hohem Risiko.

▼M2

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

TEIL 4

Einstellung und Schulung von Personal

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

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

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

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

▼M2

Bezug: Nummer 6.8.3.1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

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 oder für den unbegleiteten Zugang zu Sicherheitsbereichen (Begriffsbestimmung in ICAO-Anhang 17).

▼C5

— Eine beschäftigungsbezogene Überprüfung umfasst die Feststellung der Identität der betreffenden Person anhand der zum Nachweis vorgelegten Papiere, die Erfassung aller Beschäftigungsverhältnisse, Aus- und Weiterbildungen und jeglicher Lücken mindestens während der letzten 5 Jahre sowie die Aufforderung zur Unterzeichnung einer Erklärung durch die betreffende Person, in der sämtliche Straffälligkeiten in allen Staaten des Wohnsitzes mindestens während der letzten 5 Jahre aufgeführt sind (Begriffsbestimmung der Europäischen Union).

▼M2

4.1. Ist ein Verfahren etabliert, mit dem sichergestellt wird, dass alle Mitarbeiter mit direktem und unbegleiteten Zugang zu gesicherter Luftfracht oder Luftpost beschäftigungsbezogenen Überprüfungen unterzogen werden, bei denen der Hintergrund und die Kompetenz beurteilt werden?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Wie viele zurückliegende Jahre werden bei der beschäftigungsbezogenen Überprüfung berücksichtigt und welche Stelle führt die Überprüfung durch?	
4.2. Umfasst das Verfahren:	
— die Zuverlässigkeitsüberprüfung — die beschäftigungsbezogene Überprüfung — Kontrolle der Strafregister — Befragungen — sonstige (bitte nähere Angaben) Erläuterung der Elemente, Angabe der durchführenden Stelle und, sofern zutreffend, des berücksichtigten zurückliegenden Zeitrahmens	
4.3. Ist ein Verfahren etabliert, mit dem sichergestellt wird, dass die Person, die für die Anwendung und Beaufsichtigung von Sicherheitskontrollen in der Betriebsstätte verantwortlich ist, einer beschäftigungsbezogenen Überprüfung unterliegt, bei der Hintergrund und Kompetenz beurteilt werden?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Wie viele zurückliegende Jahre werden bei der beschäftigungsbezogenen Überprüfung berücksichtigt und welche Stelle führt die Überprüfung durch?	
4.4. Umfasst das Verfahren:	
— die Zuverlässigkeitsüberprüfung — die beschäftigungsbezogene Überprüfung — Kontrolle der Strafregister — Befragungen — sonstige (bitte nähere Angaben) Erläuterung der Elemente, Angabe der durchführenden Stelle und, sofern zutreffend, des berücksichtigten zurückliegenden Zeitrahmens	

▼M2

4.5. 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	
4.6. Erhält das Personal, das Luftfracht oder Luftpost annimmt, kontrolliert oder schützt, eine aufgabenspezifische Schulung?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Angabe der Elemente und der Dauer der Schulung	
4.7. Erhält das unter den Nummern 4.5 und 4.6 genannte Personal Fortbildungen?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Angabe der Elemente und der Häufigkeit der Fortbildungen	
4.8. Schlussfolgerung: Gewährleisten die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einstellung und Schulung von Personal, dass alle Mitarbeiter mit Zugang zu gesicherter Luftfracht/Luftpost entsprechend zugewiesen und soweit geschult wurden, dass sie sich ihrer Sicherheitsverantwortung bewusst sind?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 5

Annahmeverfahren

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

Das Verfahren umfasst folgende Elemente:

a) Bestätigung, dass die Stelle, welche die Sendung übergibt, in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette für den betreffenden Flughafen oder Betriebsstandort als aktiv aufgeführt ist,

b) Überprüfung, ob in der Begleitdokumentation die eindeutige alphanumerische Kennung angegeben ist, die der Stelle, welche die Sendungen übergibt, in der Unionsdatenbank zugeteilt ist,

▼**M2**

c) bei von einem geschäftlichen Versender eingehenden Sendungen Überprüfung, ob die Stelle in der Datenbank des Luftfahrtunternehmens aufgeführt ist.

Ist in der Begleitdokumentation keine eindeutige alphanumerische Kennung angegeben oder ist das Luftfahrtunternehmen oder die Stelle, welche die Sendungen übergibt, nicht als aktiv in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette aufgeführt oder ist die Stelle im Fall geschäftlichen Versender nicht in der Datenbank des Luftfahrtunternehmens aufgeführt, ist zu unterstellen, dass zuvor keine Sicherheitskontrollen durchgeführt wurden, und sind die Sendungen vor dem Verladen in das Luftfahrtzeug durch das ACC3 oder einen anderen RA3 mit EU-Validierung der Luftsicherheit zu kontrollieren.

d) Überprüfung, ob die Sendung von einer Person übergeben wird, die von einem reglementierten Beauftragten oder bekannten Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit wie in seiner Datenbank aufgelistet oder von einem geschäftlichen Versender eines solchen reglementierten Beauftragten oder von einem von Luftfahrtunternehmen selbst benannten geschäftlichen Versender benannt ist.

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

f) Gegebenenfalls Überprüfung, ob mit der Sendung alle verlangten sicherheitsrelevanten Informationen vorgelegt werden (Luftfrachtbrief und Informationen zum Sicherheitsstatus in Papierform oder elektronisch, Beschreibung der Sendung und ihre eindeutige Kennung, Gründe für die Erteilung des Sicherheitsstatus, Kontrollmittel und -methoden oder Gründe für die Ausnahme von der Kontrolle), die den angelieferten Luftfracht- und Luftpostsendungen entsprechen;

g) Überprüfung, ob die Sendung Anzeichen einer Manipulation aufweist, und

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

Bezug: Nummern 6.8.3.5, 6.8.3.6, 6.8.3.7 und 6.8.5.4 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

5.1. Prüft das Luftfahrtunternehmen bei direkter Annahme einer Sendung, ob die Sendung von einem reglementierten Beauftragten, bekannten Versender oder geschäftlichen Versender kommt, der gemäß den für die Luftfracht geltenden EU-Rechtsvorschriften anerkannt und in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette und in der vom Luftfahrtunternehmen unterhaltenen Datenbank erfasst ist?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	
5.2. Prüft das Luftfahrtunternehmen die Angabe der UAI in der Begleitdokumentation von Sendungen, die von einem anderen ACC3, RA3 oder KC3 angenommen werden, und bestätigt den aktiven Status des ACC3, RA3 oder KC3 in der Datenbank zur Sicherheit der Lieferkette?	
JA oder NEIN	

▼**M2**

5.3. Hat die Stelle ein Verfahren um sicherzustellen, dass die Sendung als Sendung unbekannter Herkunft behandelt wird, wenn in der Begleitdokumentation keine UAI angegeben ist oder der Status der Stelle, von der die Fracht angenommen wird, in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette nicht aktiv ist?	
JA oder NEIN	
5.4. Benennt das Luftfahrtunternehmen Versender als AC3?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens und der Sicherheitsmaßnahmen, die das Luftfahrtunternehmen von dem Versender verlangt	
5.5. Prüft das Luftfahrtunternehmen bei direkter Annahme einer Sendung, ob deren Bestimmungsort ein Flughafen in der EU oder im EWR ist?	
JA oder NEIN, Erläuterung	
5.6. Falls JA: Unterzieht das Luftfahrtunternehmen sämtliche Fracht oder Post denselben Sicherheitskontrollen, wenn der Bestimmungsort ein Flughafen in der EU oder im EWR ist?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	
5.7. Prüft das Luftfahrtunternehmen bei direkter Annahme einer Sendung, ob diese als Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) einzustufen ist, einschließlich bei Sendungen, die auf anderem Wege als auf dem Luftweg befördert werden?	
JA oder NEIN	
Wenn JA, wie? Beschreibung des Verfahrens	
5.8. Prüft das Luftfahrtunternehmen bei Annahme einer gesicherten Sendung, ob die Sendung vor unerlaubtem Zugriff und/oder Manipulation geschützt war?	
JA oder NEIN	

▼M2

Falls JA, Beschreibung (Siegel, Schlösser usw.)	
5.9. Wenn das Luftfahrtunternehmen den Transit von Luftfracht oder Luftpost (Weiterbeförderung in demselben Luftfahrzeug) an diesem Ort akzeptiert, prüft es auf der Grundlage der vorliegenden Daten, ob weitere Sicherheitskontrollen anzuwenden sind oder nicht?	
JA oder NEIN	
Falls JA, wie wird dies ermittelt?	
Falls NEIN, welche Kontrollen werden zur Gewährleistung der Sicherheit der in die EU oder den EWR zu befördernden Fracht und Post angewendet?	
5.10. Wenn das Luftfahrtunternehmen die Umladung von Luftfracht oder Luftpost (Weiterbeförderung in einem anderen Luftfahrzeug) an diesem Ort akzeptiert, prüft es auf der Grundlage der vorliegenden Daten, ob weitere Sicherheitskontrollen anzuwenden sind oder nicht?	
JA oder NEIN	
Falls JA, wie wird dies ermittelt?	
Falls NEIN, welche Kontrollen werden zur Gewährleistung der Sicherheit der in die EU oder den EWR zu befördernden Fracht und Post angewendet?	
5.11. Muss die Person, die dem Luftfahrtunternehmen die gesicherte Luftfracht übergibt, ein amtliches Ausweisdokument mit Lichtbild vorlegen?	
JA oder NEIN	
5.12. Schlussfolgerung: Sind die Annahmeverfahren ausreichend, um festzustellen, ob die Luftfracht oder Luftpost aus einer sicheren Lieferkette kommt oder eine Kontrolle erforderlich ist?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 6

Datenbank

Ziel: Wenn das ACC3 nicht verpflichtet ist, die in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost zu 100 % zu kontrollieren, muss das ACC3 gewährleisten, dass die Fracht oder Post von einer Stelle mit EU-Validierung der Luftsicherheit, die von der zuständigen Behörde eines EU-Mitgliedstaats als reglementierter Beauftragter in einem Drittland (RA3) oder als bekannter Versender in einem Drittland (KC3) benannt wurde, oder von einem von ihm selbst oder von einem reglementierten Beauftragten in einem Drittland benannten geschäftlichen Versender (AC3) kommt.

▼**M2**

Für die Überwachung des sicherheitsrelevanten Auditpfads muss das ACC3 den aktiven Status des RA3 und des KC3 in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette überprüfen und eine Datenbank unterhalten, die die folgenden Angaben für jede Stelle oder Person enthält, von der es Fracht oder Post direkt annimmt:

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

— Angaben zum Unternehmen, einschließlich einer Geschäftsadresse,

— Art der Geschäftstätigkeit, ausgenommen sensible Geschäftsinformationen,

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

— die eindeutige alphanumerische Kennung in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette oder, falls die Stelle ein AC3 ist, die Nummer der Eintragung in das gesetzlich vorgesehene Register.

Bei der Annahme von Luftfracht oder Luftpost von einem RA3 oder KC3 muss das ACC3 in der Unionsdatenbank prüfen, ob die Stelle als aktiv aufgeführt ist und ob der AC3 in der Datenbank des Luftfahrtunternehmens eingetragen ist. Wenn der Status des RA3 oder KC3 nicht aktiv ist oder der AC3 nicht in der Datenbank eingetragen ist, muss die von dieser Stelle übergebene Luftfracht oder Luftpost vor dem Verladen kontrolliert werden.

Bezug: Nummer 6.8.3.5 Buchstabe a und Nummer 6.8.5.4 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

6.1. Prüft das Luftfahrtunternehmen bei direkter Annahme einer Sendung, ob die Sendung von einem reglementierten Beauftragten, bekannten Versender oder geschäftlichen Versender kommt, der gemäß den für die Luftfracht geltenden EU-Rechtsvorschriften anerkannt und in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette und in der vom Luftfahrtunternehmen unterhaltenen Datenbank erfasst ist?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	
6.2. Unterhält das Luftfahrtunternehmen eine Datenbank mit den oben genannten Angaben zu (soweit zutreffend)	
— als reglementierte Beauftragte in einem Drittland (RA3) benannten Stellen — als bekannte Versender in einem Drittland (KC3) benannten Stellen — von einem RA3 oder vom Luftfahrtunternehmen (AC3) als geschäftliche Versender benannten Stellen	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung der Datenbank	
Falls NEIN, Begründung	

▼M2

6.3. Hat das Personal, das Luftfracht und Luftpost annimmt, leicht Zugang zur Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette und zur Datenbank des Luftfahrtunternehmens?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	
6.4. Wird die Datenbank regelmäßig aktualisiert, sodass sie zuverlässige Daten für das Personal enthält, das Luftfracht und Luftpost annimmt?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Erläuterung	
6.5. Schlussfolgerung: Unterhält das Luftfahrtunternehmen eine Datenbank, welche die volle Transparenz in ihren Beziehungen zu Stellen gewährleistet, von denen es direkt (kontrollierte oder sicherheitskontrollierte) Fracht oder Post zur Beförderung in die EU oder den EWR annimmt?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 7

Kontrolle

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

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

▼**M2**

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

Bezug: Nummern 6.8.3.1, 6.8.3.2 und 6.8.3.3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

7.1. Wird die Kontrolle vom Luftfahrtunternehmen oder in seinem Namen von einer Stelle durchgeführt, die vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfasst wird?	
Falls JA, Angabe von Einzelheiten. Gegebenenfalls Angaben zu den vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfassten Stellen: — Bezeichnung — Anschrift am betreffenden Standort — ggf. AEO-Status	
Falls NEIN: Welche Stellen, die nicht vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfasst sind, führen Kontrollen von Luftfracht oder Luftpost durch, die von diesem Luftfahrtunternehmen in die EU oder den EWR befördert wird? Um welche Art von Stellen handelt es sich? (Bitte Einzelheiten angeben) — privates Abfertigungsunternehmen — behördlich reguliertes Unternehmen — behördliche Kontrollstelle — Sonstige	
7.2. Ist die Stelle in der Lage, die geeigneten Sicherheitskontrollen anzufordern, wenn die Kontrollen durch eine der oben genannten Stellen durchgeführt werden?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Angabe von Einzelheiten	
7.3. Durch welche Instrumente und Anweisungen (z. B. Beaufsichtigung, Überwachung und Qualitätskontrolle) stellt die Stelle sicher, dass diese Dienstleister die Sicherheitskontrollen in der erforderlichen Weise durchführen?	
7.4. Welche Kontrollmethoden werden für Luftfracht und Luftpost angewendet?	
Einzelheiten, einschließlich zur Ausrüstung für die Kontrolle von Luftfracht und Luftpost (Hersteller, Typ, Softwareversion, Standard, Seriennummer usw.) für alle angewandten Methoden	

▼**M2**

7.5. Sind die verwendete Ausrüstung oder die verwendeten Methoden (z. B. Sprengstoffspürhunde) in der neuesten Liste mit Vorgaben der EU, ECAC (European Civil Aviation Conference) oder TSA (Transportation Security Administration der USA) enthalten?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Angabe von Einzelheiten	
Falls NEIN: Einzelheiten zur Zulassung von Ausrüstung und Zulassungsdatum sowie Angaben bezüglich der Einhaltung der EU-Ausrüstungsstandards	
7.6. Wird die Ausrüstung gemäß dem Betriebskonzept des Herstellers (CONOPS) verwendet und wird sie regelmäßig getestet und gewartet?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	
7.7. Wenn Sprengstoffspürhunde eingesetzt werden, haben sie ein Erst- und Folgetraining erhalten und wurden sie einem Genehmigungs- und Qualitätskontrollverfahren nach einem Standard unterzogen, der den EU- oder TSA-Anforderungen gleichwertig ist?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des gesamten Verfahrens und der diesbezüglichen Dokumentation zur Bewertung	
7.8. Wenn Sprengstoffspürhunde eingesetzt werden, ist das Kontrollverfahren nach der Einsatzmethode den EU- oder TSA-Standards gleichwertig?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des gesamten Verfahrens und der diesbezüglichen Dokumentation zur Bewertung	
7.9. 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	
7.10. Gibt es ein Verfahren für die Klärung von Alarmen, die von der Kontrollausrüstung ausgelöst werden?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung des Verfahrens zur Klärung von Alarmen, mit dem nach vernünftigem Ermessen sichergestellt wird, dass keine verbotenen Gegenstände vorhanden sind	

▼M2

Falls NEIN: Was geschieht mit der Sendung?	
7.11. Sind Sendungen von Kontrollen befreit?	
JA oder NEIN	
7.12. Gibt es Ausnahmen, die nicht der EU-Liste entsprechen?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Darlegung	
7.13. Wird der Zugang zum Kontrollbereich überwacht, um sicherzustellen, dass nur zugelassenes und ausgebildetes Personal Zugang hat?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	
7.14. Ist ein Qualitätskontroll- oder Testverfahren etabliert?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	
7.15. Schlussfolgerung: Wird Luftfracht oder Luftpost mit einem der Mittel oder einer der Methoden nach Nummer 6.2.1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 nach einem Standard kontrolliert, durch den hinreichend sichergestellt ist, dass sie keine verbotenen Gegenstände enthält?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 8

Fracht und Post mit hohem Risiko

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

▼**M2**

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

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

Bezug: Nummern 6.7 und 6.8.3.6 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

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

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

▼M2

TEIL 9

Schutz

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

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

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

Bezug: Nummer 6.8.3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

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

▼M2

9.4. Schlussfolgerung: Ist der Schutz von Sendungen ausreichend robust, um unrechtmäßige Eingriffe zu verhindern?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 10

Begleitdokumentation

Ziel: Das ACC3 stellt sicher, dass die Begleitdokumentation einer Sendung, bei der das ACC3 Sicherheitskontrollen angewandt hat (zum Beispiel Kontrolle, Schutz), mindestens Folgendes enthält:

a) die von der benennenden zuständigen Behörde vergebene eindeutige alphanumerische Kennung und

b) die eindeutige Kennung der Sendung, z. B. Nummer des Luftfrachtbriefs (HAWB oder MAWB), falls zutreffend, und

c) den Inhalt der Sendung und

d) den wie folgt angegebenen Sicherheitsstatus:

— „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.

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

Wenn der Sicherheitsstatus vom ACC3 erteilt wird, gibt das Luftfahrtunternehmen zusätzlich die Gründe für die Erteilung an, z. B. die angewandten Kontrollmittel oder -methoden oder die Gründe für die Ausnahme der Sendung von der Kontrolle, in Anwendung der Standards gemäß der Regelung für die Erklärung zur Sicherheit der Sendung.

Erfolgte die Feststellung des Sicherheitsstatus und die Erstellung der Begleitdokumentation durch einen vorgelagerten RA3 oder ein anderes ACC3, so überprüft das ACC3 während des Annahmeverfahrens, dass die Begleitdokumentation die oben genannten Angaben enthält.

Die Begleitdokumentation der Sendung kann entweder in Form eines Luftfrachtbriefs, gleichwertiger postalischer Unterlagen oder in einer gesonderten Erklärung entweder in elektronischem Format oder schriftlich vorliegen.

Bezug: Nummer 6.3.2.6 Buchstabe d, Nummern 6.8.3.4, 6.8.3.5, 6.8.3.6 und 6.8.3.7 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

▼M2

10.1. Stellt das Luftfahrtunternehmen sicher, dass eine geeignete Begleitdokumentation erstellt wird und gibt es die gemäß Nummer 6.3.2.6 Buchstabe d sowie den Nummern 6.8.3.4, 6.8.3.5 und 6.8.3.6 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 erforderlichen Informationen an?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung des Inhalts der Dokumentation	
Falls NEIN: Erläuterung, warum und wie das Luftfahrtunternehmen die Luftfracht oder Luftpost beim Verladen in das Luftfahrzeug als „sicher“ behandelt.	
10.2. Enthält die Dokumentation die eindeutige alphanumerische ACC3-Kennung des Luftfahrtunternehmens?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
10.3. Enthält die Dokumentation Angaben zum Sicherheitsstatus der Fracht und dazu, wie dieser Status erreicht wurde?	
JA oder NEIN	
Beschreibung, wie dies angegeben wird	
10.4. Schlussfolgerung: Ist das Dokumentationsverfahren ausreichend, um zu gewährleisten, dass Fracht oder Post mit einer ordnungsgemäßen Begleitdokumentation versehen ist, in welcher der Sicherheitsstatus und alle erforderlichen Angaben korrekt angegeben sind?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 11

Einhaltung der Bestimmungen

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

Die Schlussfolgerungen können einen der folgenden vier Fälle umfassen:

▼**M2**

1. Das Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens entspricht der Anlage 6-G der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 und die Prüfung vor Ort bestätigt die Einhaltung des Ziels der Prüfliste oder

2. das Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens entspricht der Anlage 6-G der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998, aber die Prüfung vor Ort bestätigt die Einhaltung des Ziels der Prüfliste nicht oder

3. das Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens entspricht nicht der Anlage 6-G der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998, aber die Prüfung vor Ort bestätigt die Einhaltung des Ziels der Prüfliste oder

4. das Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens entspricht nicht der Anlage 6-G der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 und die Prüfung vor Ort bestätigt die Einhaltung des Ziels der Prüfliste nicht.

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

Name des Validierungsprüfers:

Datum:

Unterschrift:

▼M2

ANHANG

Liste der besuchten und befragten Personen und Stellen

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

Name der Stelle	Name der Kontaktperson	Position der Kontaktperson	Datum des Besuchs oder der Befragung

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 Union [1] 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 in der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 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 oder in den EWR [2] von der Stelle, die die Benennung als KC3 beantragt, oder unter deren Verantwortung angewendet werden. Die Prüfliste ist nur in den unter Nummer 6.8.5.1 Buchstabe b des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 aufgeführten Fällen zu verwenden. In den unter Nummer 6.8.5.1 Buchstabe a des genannten Anhangs aufgeführten Fällen hat der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit die ACC3-Prüfliste zu verwenden.

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

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

▼M2

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

— die ausgefüllte Prüfliste, unterzeichnet vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit, ggf. mit Bemerkungen der validierten Stelle, und

— die Verpflichtungserklärung (Anlage 6-H3 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998), unterzeichnet von der validierten Stelle, und

— eine Erklärung der Unabhängigkeit (Anlage 11-A der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998) 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 KC3 darf den Bericht in seinen geschäftlichen Beziehungen zu jedem ACC3 und RA3 verwenden.

Der Validierungsbericht ist standardmäßig in englischer Sprache zu verfassen.

Für die Teile, die nicht anhand der Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 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.

Ausfüllhinweise:

1. Alle geltenden und relevanten Teile der Prüfliste sind entsprechend dem Geschäftsmodell und der Tätigkeit der zu validierenden Stelle 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	

▼**M2**

Frühere KC3-Registriernummer, falls vorhanden	
AEO-Zertifikat/C-TPAT-Status/andere Bescheinigungen, falls vorhanden	
1.3. Angaben zum Validierungsprüfer für die Luftsicherheit	
Bezeichnung	
Unternehmen/Einrichtung/Behörde	
Eindeutige alphanumerische Kennung (UAI)	
E-Mail	
Telefonnummer (mit internationaler Vorwahl)	
1.4. Name der Stelle	
Bezeichnung	
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	

▼**M2**

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 oder -Luftpost verantwortlichen Person	
Bezeichnung	
Funktion	
E-Mail	
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 oder den EWR befördert werden, ohne Sicherheitskontrollen unterzogen worden zu sein. Fracht und Post, die ein KC3 einem ACC3 oder RA3 übergibt, darf 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 oder den EWR durchgeführt werden, und dass sichere Fracht oder Post geschützt wird, bis sie einem ACC3 oder RA3 übergeben wird. Sicherheitskontrollen stellen hinreichend sicher, dass in der Sendung keine verbotenen Gegenstände verborgen sind.

Bezug: Nummer 6.8.3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998.

▼**M2**

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 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 zu gewährleisten, 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), 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.	

▼M2

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 oder Luftpost

Ziel: Ermittlung des Zeitpunkts oder des Orts, ab dem Fracht oder Post als Luftfracht oder 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 oder den EWR zu befördernde Luftfracht- oder Luftpost-Sendung als solche identifizierbar wird.	
Beschreibung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

Detaillierte Angaben über den Schutz identifizierbarer Luftfracht oder 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 oder Luftpost haben, die Sicherheitskontrollen unterzogen wird oder wurde,

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

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

▼**M2**

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 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 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

4.1. Besteht ein Verfahren, mit dem sichergestellt wird, dass alle Mitarbeiter mit Zugang zu identifizierbarer Luftfracht oder 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:	
☐ die Zuverlässigkeitsüberprüfung ☐ die beschäftigungsbezogene Überprüfung ☐ Kontrolle der Strafregister ☐ Befragungen ☐ sonstige (bitte nähere Angaben) Erläuterung der Elemente, Angabe der durchführenden Stelle und, sofern zutreffend, des berücksichtigten zurückliegenden Zeitrahmens	
4.3. Ist ein Verfahren etabliert, mit dem sichergestellt wird, dass die Person, die für die Anwendung und Beaufsichtigung von Sicherheitskontrollen in der Betriebsstätte verantwortlich ist, einer beschäftigungsbezogenen Überprüfung unterliegt, bei der Hintergrund und Kompetenz beurteilt werden?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Wie viele zurückliegende Jahre werden bei der beschäftigungsbezogenen Überprüfung berücksichtigt und welche Stelle führt die Überprüfung durch?	

▼M2

4.4. Umfasst das Verfahren:	
☐ die Zuverlässigkeitsüberprüfung ☐ die beschäftigungsbezogene Überprüfung ☐ Kontrolle der Strafregister ☐ Befragungen ☐ sonstige (bitte nähere Angaben) Erläuterung der Elemente, Angabe der durchführenden Stelle und, sofern zutreffend, des berücksichtigten zurückliegenden Zeitrahmens	
4.5. Wird Personal mit Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost geschult, bevor es Zugang zu identifizierbarer Luftfracht oder Luftpost erhält?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Angabe der Elemente und der Dauer der Schulung	
4.6. Erhält das unter Nummer 4.5 genannte Personal Fortbildungen?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Angabe der Elemente und der Häufigkeit der Fortbildungen	
4.7. Schlussfolgerung: Gewährleisten die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einstellung und Schulung von Personal, dass alle Mitarbeiter mit Zugang zu in die EU oder den EWR zu befördernder Luftfracht oder 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 oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost vor unbefugtem Eingriff 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.

▼M2

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 oder Luftpost bearbeitet oder gelagert wird, kontrolliert wird. Alle Türen, Fenster und sonstigen Zugänge zu in die EU oder den EWR zu befördernder sicherer Luftfracht oder 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 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

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 (bitte angeben)	
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 (bitte angeben)	

▼**M2**

5.2. Sind alle Zugangspunkte zu identifizierbarer Luftfracht oder 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 (bitte angeben)	
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 oder den EWR zu befördernde identifizierbare Luftfracht oder Luftpost bearbeitet oder gelagert wird?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

▼M2

TEIL 6

Produktion

Ziel: Der KC3 muss über Verfahren verfügen, mit denen sichergestellt wird, dass identifizierbare in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost während des Produktionsprozesses vor unbefugtem Eingriff 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 oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost identifizierbar wird, hat die Stelle nachzuweisen, dass Maßnahmen getroffen werden, um die Luftfracht oder Luftpost ab dieser Phase vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen.

Diese Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt im Laufe des Produktionsprozesses als in die EU oder 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: Erklärung, 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 oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder 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 oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost während des Verpackungsprozesses vor unbefugtem Eingriff 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.

▼**M2**

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 oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost identifizierbar wird, hat die Stelle nachzuweisen, dass Maßnahmen getroffen werden, um die Luftfracht/Luftpost ab dieser Phase vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen. Alle fertigen Güter sind vor dem Verpacken zu kontrollieren.

Diese Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt im Laufe des Verpackungsprozesses als in die EU oder 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 oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost während des Verpackens vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen?	
JA oder NEIN	

▼**M2**

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 oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost während der Lagerung vor unbefugtem Eingriff 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 oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost identifizierbar wird, hat die Stelle nachzuweisen, dass Maßnahmen getroffen werden, um die Luftfracht oder Luftpost ab dieser Phase vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen.

Diese Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt im Laufe der Lagerung als in die EU oder 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 oder 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 oder 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 oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost während der Lagerung vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	

▼M2

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 oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost während des Versandprozesses vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation geschützt ist. Wenn solche Fracht oder Post nicht geschützt wird, darf 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 oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost identifizierbar wird, hat die Stelle nachzuweisen, dass Maßnahmen getroffen werden, um die Luftfracht oder Luftpost ab dieser Phase vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen.

Diese Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt im Laufe des Versandprozesses als in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder 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 oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost während des Versandprozesses vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen?	
JA oder NEIN	

▼M2

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 oder Transporteur gekennzeichnet?	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 11

Dokumentation

Ziel: Der KC3 stellt sicher, dass die Begleitdokumentation einer Sendung, bei der der KC3 Sicherheitskontrollen angewandt hat (zum Beispiel Schutz), mindestens Folgendes enthält:

a) die von der benennenden zuständigen Behörde vergebene eindeutige alphanumerische Kennung und

b) den Inhalt der Sendung.

Die Begleitdokumentation der Sendung kann entweder in elektronischer Form oder schriftlich vorliegen.

Bezug: Nummer 6.8.3.4 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

▼M2

11.1. Stellt die Stelle sicher, dass eine geeignete Begleitdokumentation erstellt wird, welche die von der benennenden zuständigen Behörde vergebene eindeutige alphanumerische Kennung und eine Beschreibung der Sendung enthalten?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Erläuterung	
11.2. Schlussfolgerung: Ist das Dokumentationsverfahren ausreichend, um zu gewährleisten, dass Fracht oder Post mit der ordnungsgemäßen Begleitdokumentation versehen ist?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

TEIL 12

Transport

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

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, in seinem Namen durchgeführt wird. Es gilt nicht für den Fall, dass die Sendungen unter der Verantwortung eines ACC3 oder RA3 transportiert werden.

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

12.1. Wie wird die Luftfracht oder Luftpost zum ACC3/RA3 transportiert?	
a) Eigener Transport der validierten Stelle?	
JA oder NEIN	
b) Transport durch ACC3 oder RA3?	
JA oder NEIN	
c) Durch einen von der validierten Stelle beauftragten Auftragnehmer?	
JA oder NEIN	

▼M2

12.2. Ist die Luftfracht oder Luftpost manipulationssicher verpackt?	
JA oder NEIN	
Falls JA, wie?	
12.3. Wird das Fahrzeug vor dem Transport versiegelt oder abgeschlossen?	
JA oder NEIN	
Falls JA, wie?	
12.4. Falls nummerierte Siegel verwendet werden: Wird der Zugang zu den Siegeln kontrolliert und werden die Nummern aufgezeichnet?	
JA oder NEIN	
Falls JA, wie?	
12.5. Unterzeichnet der jeweilige Transporteur ggf. die Transporteurserklärung?	
JA oder NEIN	
12.6. 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.)	
12.7. Schlussfolgerung: Reichen die Maßnahmen aus, um Luftfracht oder 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 13

Einhaltung der Bestimmungen

Ziel: Nach Prüfung der zwölf vorangehenden Teile dieser Prüfliste hat der EU-Validierer 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 oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost durchgeführt werden.

▼M2

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

1. die in dieser Prüfliste aufgeführten Ziele einhält. Der benennenden zuständigen Behörde und der validierten Stelle ist innerhalb eines Monats nach der Prüfung vor Ort ein Validierungsbericht zu übermitteln;

2. die in dieser Prüfliste aufgeführten Ziele nicht einhält. In diesem Fall ist die Stelle nicht befugt, Luftfracht oder Luftpost zur Beförderung in die EU oder 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.

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: Angabe des Szenarios, das am ehesten der validierten Situation entspricht	
1 oder 2	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	
Bemerkungen der Stelle	

Name des Validierungsprüfers:

Datum:

Unterschrift:

▼M2

ANHANG

Liste der besuchten und befragten Personen und Stellen

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

Name der Stelle	Name der Kontaktperson	Position der Kontaktperson	Datum des Besuchs oder der Befragung

▼B

ANLAGE 6-D

LUFTSICHERHEITSANWEISUNGEN FÜR GESCHÄFTLICHE VERSENDER

Diese Anweisungen sind von Ihnen zu verwenden und an Ihr Personal weiterzugeben, das mit der Vorbereitung und Kontrolle von Luftfracht-/Luftpostsendungen betraut ist. Sie erhalten diese Anweisungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] und ihrer Durchführungsbestimmungen.

Räumlichkeiten

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.

[1] 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 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72).

▼B

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.

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, der Transporteurserklärung gemäß Anlage 6-E zustimmen.

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.

▼B

Verbotene Gegenstände

Montierte Spreng- und Brandsätze können in Frachtsendungen nur befördert werden, wenn die Anforderungen aller Sicherheitsbestimmungen vollständig erfüllt werden.

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. 2454/93 der Kommission ([1]) 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

Im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) und ihren Durchführungsbestimmungen

erkläre ich hiermit:

— [Name des Unternehmens] erfüllt diese „Luftsicherheitsanweisungen für geschäftliche Versender“,

— [Name des Unternehmens] gewährleistet, dass diese Anweisungen dem Personal mitgeteilt werden, das Zugang zu Luftfracht/Luftpost hat,

— [Name des Unternehmens] sichert Luftfracht/Luftpost bis zu ihrer Übergabe an den reglementierten Beauftragten,

— [Name des Unternehmens] akzeptiert, dass Sendungen Sicherheitskontrollen unterzogen und durchsucht werden können, und

— [Name des Unternehmens] akzeptiert, dass die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem sich seine Niederlassung befindet, unangekündigte Inspektionen auf seinem Betriebsgelände durchführt, um festzustellen, ob [Name des Unternehmens] diese Anweisungen beachtet.

Ich übernehme die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Name:

Stellung im Unternehmen:

Datum:

Unterschrift:

([1]) Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission vom 2. Juli 1993 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (ABl. L 253 vom 11.10.1993, S. 1).

([2]) 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 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72).

▼B

ANLAGE 6-E

TRANSPORTEURSERKLÄRUNG

Im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) und ihren 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 Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 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:

  a) hat eine Transporteursvereinbarung mit dem reglementierten Beauftragten, bekannten Versender oder geschäftlichen Versender, der für die Beförderung verantwortlich ist, [oben genannter Name] geschlossen oder

  b) ist von der zuständigen Behörde zugelassen oder zertifiziert oder

  c) hat eine Transporteursvereinbarung mit dem unterzeichneten Transporteur geschlossen, in der festgelegt ist, dass der Dritte keine weiteren Unteraufträgen erteilt und die in dieser Erklärung enthaltenen Sicherheitsverfahren einhält. Der unterzeichnete Transporteur trägt die volle Verantwortung für die gesamte Beförderung im Namen des reglementierten Beauftragten, bekannten Versenders oder geschäftlichen Versenders.

— 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.

([1]) 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 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72).

▼B

Ich übernehme die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Name:

Stellung im Unternehmen:

Name und Anschrift des Unternehmens:

Datum:

Unterschrift:

▼M7

ANLAGE 6-F

FRACHT UND POST

6-Fi

DRITTLÄNDER SOWIE ANDERE LÄNDER UND GEBIETE, AUF DIE GEMÄß ARTIKEL 355 DES VERTRAGS ÜBER DIE ARBEITSWEISE DER EUROPÄISCHEN UNION DER TITEL VI IM DRITTEN TEIL DES VERTRAGS KEINE ANWENDUNG FINDET, DIE ANERKANNTERMAßEN SICHERHEITSSTANDARDS ANWENDEN, DIE DEN GEMEINSAMEN GRUNDSTANDARDS FÜR DIE SICHERHEIT IN DER ZIVILLUFTFAHRT GLEICHWERTIG SIND

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

Montenegro

▼M13

Republik Serbien

▼M7

Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland

Die Kommission benachrichtigt unverzüglich die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, wenn ihr vorliegende Informationen darauf hinweisen, dass von dem betreffenden Drittland oder anderen Land oder Gebiet angewandte, mit wesentlichen Auswirkungen auf die Luftsicherheit in der Union insgesamt verbundene Sicherheitsstandards den gemeinsamen Grundstandards der Union nicht mehr gleichwertig sind.

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 betreffenden Drittland oder anderen Land oder Gebiet angewandten relevanten Sicherheitsstandards wiederhergestellt ist.

6-Fii

DRITTLÄNDER SOWIE ANDERE LÄNDER UND GEBIETE, AUF DIE GEMÄß ARTIKEL 355 DES VERTRAGS ÜBER DIE ARBEITSWEISE DER EUROPÄISCHEN UNION TITEL VI IM DRITTEN TEIL DES VERTRAGS KEINE ANWENDUNG FINDET, FÜR DIE KEINE ACC3-BENENNUNG ERFORDERLICH IST, SIND IN DEM DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS C(2015) 8005 DER KOMMISSION AUFGEFÜHRT.

6-Fiii

VALIDIERUNGSTÄTIGKEITEN VON DRITTLÄNDERN SOWIE ANDEREN LÄNDERN UND GEBIETEN, AUF DIE GEMÄß ARTIKEL 355 DES VERTRAGS ÜBER DIE ARBEITSWEISE DER EUROPÄISCHEN UNION DER TITEL VI IM DRITTEN TEIL DES VERTRAGS KEINE ANWENDUNG FINDET, DIE DER EU-VALIDIERUNG DER LUFTSICHERHEIT ALS GLEICHWERTIG ANERKANNT SIND.

Noch keine Bestimmungen angenommen.

▼B

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) Kontrollstandard

g) Ort der Kontrollen

h) Einzelheiten zur Kontrollausrüstung

i) Einzelheiten zum Betreiber oder Dienstleister

j) Liste der Ausnahmen von den Sicherheitskontrollen

k) Behandlung von Fracht und Post mit hohem Risiko.

▼M2

ANLAGE 6-H1

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG — ACC3 MIT EU-VALIDIERUNG DER LUFTSICHERHEIT

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

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

[Name des Luftfahrtunternehmens] kann erst als „Unternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittlandsflughafen in die Union befördert“ (ACC3) benannt werden, nachdem der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats der Europäischen Union oder Islands, Norwegens oder der Schweiz zu diesem Zweck ein Bericht über die EU-Validierung der Luftsicherheit vorgelegt und von der zuständigen Behörde akzeptiert wurde und die Angaben zum ACC3 in die Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette eingetragen wurden.

Stellt die zuständige Behörde eines EU-Mitgliedstaats oder die Europäische Kommission fest, dass die Sicherheitsmaßnahmen, auf die sich der Bericht bezieht, nicht eingehalten wurden, kann dies zum Entzug der Benennung von [Name des Luftfahrtunternehmens] als ACC3 führen, die für diesen Flughafen bereits erteilt wurde, was eine Beförderung von Luftfracht oder Luftpost in die EU oder den EWR durch [Name des Luftfahrtunternehmens] von diesem Flughafen ausschließt.

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

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

▼M2

(1) [Name des Luftfahrtunternehmens] wird geeignete Folgemaßnahmen zur Überwachung der im Bericht bestätigten Standards akzeptieren.

(2) Ich werde der benennenden zuständigen Behörde die relevanten Angaben zeitnah, spätestens jedoch innerhalb von 15 Tagen mitteilen, falls

a) das Sicherheitsprogramm von [Name des Luftfahrtunternehmens] geändert wird,

b) die Gesamtverantwortung für die Sicherheit einer anderen als der unter Nummer 1.7 der Anlage 6-C3 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 genannten Person übertragen wird,

c) es sonstige Änderungen in der Betriebsstätte oder bei den Verfahren gibt, die wesentliche Auswirkungen auf die Sicherheit haben können,

d) das Luftfahrtunternehmen seine Tätigkeit einstellt, keine zur Beförderung in die Union bestimmte Luftfracht oder Luftpost mehr bearbeitet oder die in diesem Bericht validierten Anforderungen der einschlägigen Unionsrechtsvorschriften nicht mehr erfüllen kann.

(3) [Name des Luftfahrtunternehmens] wird das Sicherheitsniveau, das in diesem Bericht als konform mit den in der Prüfliste dargelegten Zielen bestätigt wurde, bis zur nachfolgenden Validierung der Tätigkeiten von [Name des Luftfahrtunternehmens] aufrechterhalten und gegebenenfalls zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen einführen und anwenden, die für die Benennung als ACC3 erforderlich sind, falls Sicherheitsstandards als unzureichend erkannt wurden.

(4) [Name des Luftfahrtunternehmens] unterrichtet die benennende zuständige Behörde, falls [Name des Luftfahrtunternehmens] nicht in der Lage ist, die Durchführung geeigneter Sicherheitskontrollen der Fracht oder Post, die [Name des Luftfahrtunternehmens] zur Beförderung in das Gebiet der EU oder des EWR annimmt, zu verlangen, herbeizuführen oder zu gewährleisten oder falls [Name des Luftfahrtunternehmens] seine Lieferkette nicht wirksam überwachen kann.

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

Name:

Stellung im Unternehmen:

Datum:

Unterschrift:

ANLAGE 6-H2

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

Im Namen von [Name der Stelle] nehme ich Folgendes zur Kenntnis:

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

[Name der Stelle] kann erst als „reglementierter Beauftragter mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland“ (RA3) benannt werden, nachdem der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats der Europäischen Union oder Islands, Norwegens oder der Schweiz zu diesem Zweck ein Bericht über die EU-Validierung der Luftsicherheit vorgelegt und von der zuständigen Behörde akzeptiert wurde und die Angaben zum RA3 in die Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette eingetragen wurden.

▼M2

Stellt die zuständige Behörde eines EU-Mitgliedstaats oder die Europäische Kommission fest, dass die Sicherheitsmaßnahmen, auf die sich der Bericht bezieht, nicht eingehalten wurden, kann dies zum Entzug der Benennung von [Name der Stelle] als RA3 führen, die für diese Betriebsstätte bereits erteilt wurde, sodass [Name der Stelle] einem ACC3 oder einem anderen RA3 keine gesicherte in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost übergeben kann.

Der Bericht ist drei Jahre gültig und läuft spätestens am … ab.

Im Namen von [Name der Stelle] erkläre ich hiermit:

(1) [Name des Stelle] wird geeignete Folgemaßnahmen zur Überwachung der im Bericht bestätigten Standards akzeptieren.

(2) Ich werde der benennenden zuständigen Behörde die relevanten Angaben zeitnah, spätestens jedoch innerhalb von 15 Tagen mitteilen, falls

a) das Sicherheitsprogramm von [Name der Stelle] geändert wird,

b) die Gesamtverantwortung für die Sicherheit einer anderen als der unter Nummer 1.9 der Anlage 6-C2 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 genannten Person übertragen wird,

c) es sonstige Änderungen in der Betriebsstätte oder bei den Verfahren gibt, die wesentliche Auswirkungen auf die Sicherheit haben können,

d) das Unternehmen seine Tätigkeit einstellt, keine zur Beförderung in die Europäische Union bestimmte Luftfracht oder Luftpost mehr bearbeitet oder die in diesem Bericht validierten Anforderungen der einschlägigen Unionsrechtsvorschriften nicht mehr erfüllen kann.

(3) [Name der Stelle] 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 der Stelle] aufrechterhalten und gegebenenfalls zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen einführen und anwenden, die für die Benennung als RA3 erforderlich sind, falls Sicherheitsstandards als unzureichend erkannt wurden.

(4) [Name der Stelle] unterrichtet die ACC3 und RA3, denen sie gesicherte Luftfracht und/oder Luftpost übergibt, wenn [Name der Stelle] ihre Tätigkeit einstellt, keine Luftfracht/Luftpost mehr bearbeitet oder die in diesem Bericht validierten Anforderungen nicht mehr erfüllen kann.

Im Namen von [Name der Stelle] übernehme ich die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Name:

Stellung im Unternehmen:

Datum:

Unterschrift:

ANLAGE 6-H3

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

Im Namen von [Name der Stelle] nehme ich Folgendes zur Kenntnis:

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

▼**M2**

[Name der Stelle] kann erst als „bekannter Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland“ (KC3) benannt werden, nachdem der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats der Europäischen Union oder Islands, Norwegens oder der Schweiz zu diesem Zweck ein Bericht über die EU-Validierung der Luftsicherheit vorgelegt und von der zuständigen Behörde akzeptiert wurde und die Angaben zum KC3 in die Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette eingetragen wurden.

Stellt die zuständige Behörde eines EU-Mitgliedstaats oder die Europäische Kommission fest, dass die Sicherheitsmaßnahmen, auf die sich der Bericht bezieht, nicht eingehalten wurden, kann dies zum Entzug der Benennung von [Name der Stelle] als KC3 führen, die für diese Betriebsstätte bereits erteilt wurde, sodass [Name der Stelle] einem ACC3 oder einem RA3 keine gesicherte in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost übergeben kann.

Der Bericht ist drei Jahre gültig und läuft spätestens am … ab.

Im Namen von [Name der Stelle] erkläre ich hiermit:

(1) [Name des Stelle] wird geeignete Folgemaßnahmen zur Überwachung der im Bericht bestätigten Standards akzeptieren.

(2) Ich werde der benennenden zuständigen Behörde die relevanten Angaben zeitnah, spätestens jedoch innerhalb von 15 Tagen mitteilen, falls

a) das Sicherheitsprogramm von [Name der Stelle] geändert wird,

b) die Gesamtverantwortung für die Sicherheit einer anderen als der unter Nummer 1.9 der Anlage 6-C4 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 genannten Person übertragen wird,

c) es sonstige Änderungen in der Betriebsstätte oder bei den Verfahren gibt, die wesentliche Auswirkungen auf die Sicherheit haben können,

d) das Unternehmen seine Tätigkeit einstellt, keine zur Beförderung in die Europäische Union bestimmte Luftfracht/Luftpost mehr bearbeitet oder die in diesem Bericht validierten Anforderungen der einschlägigen Unionsrechtsvorschriften nicht mehr erfüllen kann.

(3) [Name der Stelle] 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 der Stelle] aufrechterhalten und gegebenenfalls zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen einführen und anwenden, die für die Benennung als KC3 erforderlich sind, falls Sicherheitsstandards als unzureichend erkannt wurden.

(4) [Name der Stelle] unterrichtet die ACC3 und RA3, denen sie gesicherte Luftfracht und/oder Luftpost übergibt, wenn [Name der Stelle] ihre Tätigkeit einstellt, keine Luftfracht/Luftpost mehr bearbeitet oder die in diesem Bericht validierten Anforderungen nicht mehr erfüllen kann.

Im Namen von [Name der Stelle] übernehme ich die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Name:

Stellung im Unternehmen:

Datum:

Unterschrift:

▼B

ANLAGE 6-I

Bestimmungen bezüglich Fracht mit hohem Risiko sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

ANLAGE 6-J

Bestimmungen bezüglich der Verwendung von Kontrollausrüstungen sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

7. POST UND MATERIAL VON LUFTFAHRTUNTERNEHMEN

7.0. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Wenn nicht anderweitig bestimmt oder wenn die Sicherheitskontrollen gemäß den Kapiteln 4, 5 und 6 nicht durch eine Behörde, einen Flughafenbetreiber, eine Firma oder ein anderes Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, gewährleistet ein Luftfahrtunternehmen die Durchführung der in diesem Kapitel aufgeführten Maßnahmen im Hinblick auf seine eigene Post und sein Material.

7.1. POST UND MATERIAL VON LUFTFAHRTUNTERNEHMEN ZUR VERLADUNG IN LUFTFAHRZEUGE

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 des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission.

7.2. MATERIAL VON LUFTFAHRTUNTERNEHMEN FÜR DIE FLUGGAST- UND GEPÄCKABFERTIGUNG

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.

▼B

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 und

b) von anderen Personen als Fluggästen mitgeführte Gegenstände und

c) Post und Material von Luftfahrtunternehmen,

▼C1

Im Sinne dieses Kapitels ist ein „reglementierter Lieferant von Bordvorräten“ ein Lieferant, dessen Verfahren gemeinsamen Sicherheitsvorschriften und -standards entsprechen, die es gestatten, Bordvorräte unmittelbar zu einem Luftfahrzeug zu liefern.

Im Sinne dieses Kapitels ist ein „bekannter Lieferant von Bordvorräten“ ein Lieferant, dessen Verfahren gemeinsamen Sicherheitsvorschriften und -standards entsprechen, die es gestatten, Bordvorräte an ein Luftfahrtunternehmen oder einen reglementierten Lieferanten, nicht jedoch unmittelbar zu einem Luftfahrzeug, zu liefern.

▼B

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.

8.0.4. Die Liste der in Bordvorräten verbotenen Gegenstände ist identisch mit der Liste in Anlage 1-A. Verbotene Gegenstände sind gemäß Nummer 1.6 zu handhaben.

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.

▼B

8.1.1.2. Besteht Grund zu der Annahme, dass Bordvorräte, bei denen Sicherheitskontrollen durchgeführt wurden, manipuliert wurden oder nach Durchführung der Kontrollen nicht vor unbefugten Eingriffen geschützt wurden, sind die Bordvorräte erneut zu kontrollieren, bevor sie in Sicherheitsbereiche verbracht werden dürfen.

8.1.1.3. Daneben unterliegt Sicherheitskontrollen von Bordvorräten den zusätzlichen Bestimmungen des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 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 des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission.

8.1.2.3. Folgende Kontrollmittel oder -verfahren sind einzeln oder in Verbindung miteinander anzuwenden:

a) Sichtkontrolle,

b) Durchsuchung von Hand,

c) Röntgengeräte,

d) EDS-Geräte,

e) ETD-Geräte in Verbindung mit Buchstabe a,

f) Sprengstoffspürhunde in Verbindung mit Buchstabe a.

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

8.1.3. **Zulassung von reglementierten Lieferanten**

8.1.3.1. Reglementierte Lieferanten werden durch die zuständige Behörde zugelassen.

Die Zulassung als reglementierter Lieferant gilt nur für den jeweiligen Betriebsstandort.

▼C1

Unternehmen, die für die in Nummer 8.1.5 genannten Sicherheitskontrollen Sorge tragen und Bordvorräte unmittelbar zu Luftfahrzeugen liefern, werden als reglementierte Lieferanten zugelassen. Dies gilt nicht für Luftfahrtunternehmen, die diese Sicherheitskontrollen selbst durchführen und Bordvorräte nur zu ihren eigenen Luftfahrzeugen liefern.

▼B

8.1.3.2. Für die Zulassung reglementierter Lieferanten gilt folgendes Verfahren:

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 ist von dem Bevollmächtigten oder der für die Sicherheit verantwortlichen Person zu unterzeichnen.

Die unterzeichnete Erklärung wird von der jeweiligen zuständigen Behörde aufbewahrt.

▼B

b) Die zuständige Behörde oder ein in ihrem Namen handelnder EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit prüft das Sicherheitsprogramm und kontrolliert dann die angegebenen Betriebsstandorte, um zu bewerten, ob der Antragsteller die Anforderungen gemäß Nummer 8.1.5 erfüllt.

▼M2

c) Erachtet die zuständige Behörde die gemäß den Buchstaben a und b vorgelegten Informationen als hinreichend, sorgt sie dafür, dass die erforderlichen Angaben zum reglementierten Lieferanten spätestens am folgenden Arbeitstag in die Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette eingegeben werden. Bei Erfassung in der Datenbank vergibt die zuständige Behörde für jeden zugelassenen Betriebsstandort eine eindeutige alphanumerische Kennung im Standardformat. Hat die zuständige Behörde Zweifel, werden der Stelle, welche die Zulassung als reglementierter Lieferant beantragt hat, zeitnah die Gründe dafür mitgeteilt.

d) Ein reglementierter Lieferant gilt erst als zugelassen, wenn die ihn betreffenden Angaben in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette aufgeführt sind.

▼B

8.1.3.3. Die Validierung reglementierter Lieferanten wird in regelmäßigen Abständen von nicht mehr als 5 Jahren wiederholt. Hierbei wird auch eine Überprüfung am Betriebsstandort durchgeführt, um festzustellen, ob der reglementierte Lieferant die Anforderungen gemäß Nummer 8.1.5 noch erfüllt.

Eine Inspektion auf dem Betriebsgelände des reglementierten Lieferanten durch die zuständige Behörde gemäß dem nationalen Qualitätskontrollprogramm kann als Überprüfung am Betriebsstandort angesehen werden, wenn sie alle Anforderungen gemäß Nummer 8.1.5 abdeckt.

8.1.3.4. Hat die zuständige Behörde Zweifel daran, dass der reglementierte Lieferant die Anforderungen gemäß Nummer 8.1.5 noch erfüllt, entzieht sie dem Betreffenden den Status als reglementierter Lieferant.

8.1.3.5. Unbeschadet des Rechts der Mitgliedstaaten, gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 strengere Maßnahmen anzuwenden, ist ein gemäß Nummer 8.1.3 zugelassener reglementierter Lieferant in allen Mitgliedstaaten anzuerkennen.

8.1.4. **Benennung bekannter Lieferanten**

8.1.4.1. Ein Unternehmen („Lieferant“), das für die in Nummer 8.1.5 genannten Sicherheitskontrollen zuständig ist und Bordvorräte liefert, allerdings ►C1 nicht unmittelbar zu Luftfahrzeugen ◄, wird von dem Betreiber oder der Stelle, den/die es beliefert („benennende Stelle“), als bekannter Lieferant benannt. Dies gilt nicht für reglementierte Lieferanten.

8.1.4.2. Um als bekannter Lieferant benannt zu werden, muss der Lieferant der benennenden Stelle Folgendes vorlegen:

a) die „Verpflichtungserklärung — Bekannter Lieferant von Bordvorräten“ gemäß Anlage 8-B. Diese Erklärung ist von dem Bevollmächtigten zu unterzeichnen; und

b) das Sicherheitsprogramm, das die in Nummer 8.1.5 genannten Sicherheitskontrollen abdeckt.

8.1.4.3. Alle bekannten Lieferanten sind auf der Grundlage folgender Validierungen zu benennen:

a) Relevanz und Vollständigkeit des Sicherheitsprogramms gemäß Nummer 8.1.5; und

b) Umsetzung des Sicherheitsprogramms ohne Mängel.

▼B

Hat die zuständige Behörde oder die benennende Stelle Zweifel daran, dass der bekannte Lieferant die Anforderungen gemäß Nummer 8.1.5 noch erfüllt, entzieht die benennende Stelle ihm unverzüglich den Status als bekannter Lieferant.

8.1.4.4. Die zuständige Behörde legt in ihrem nationalen Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 fest, ob die Validierung des Sicherheitsprogramms und seiner Durchführung von einem nationalen Prüfer, einem EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit oder einer Person, die im Namen der benennenden Stelle für diesen Zweck ernannt und geschult ist, vorzunehmen ist.

Validierungen sind aufzuzeichnen und, sofern in diesen Rechtsvorschriften nicht anders geregelt, vor der Benennung vorzunehmen und alle zwei Jahre zu wiederholen.

Erfolgt die Validierung nicht im Namen der benennenden Stelle, sind ihr diesbezügliche Aufzeichnungen zur Verfügung zu stellen.

8.1.4.5. Die Validierung der Umsetzung des Sicherheitsprogramms, mit der die Mängelfreiheit bestätigt wird, muss Folgendes umfassen:

a) entweder eine Besichtigung der Betriebsstätte des Lieferanten alle zwei Jahre oder

b) ab dem Zeitpunkt der Benennung regelmäßige Überprüfungen bei Annahme der von dem betreffenden bekannten Lieferanten gelieferten Bordvorräte, die Folgendes umfassen:

— Überprüfung, dass die Person, die Bordvorräte im Namen des bekannten Lieferanten liefert, ordnungsgemäß geschult wurde; und

— Überprüfung, dass die Bordvorräte ordnungsgemäß gesichert sind; und

— Kontrolle der Bordvorräte in gleicher Weise wie Bordvorräte, die von einem nicht bekannten Lieferanten stammen.

Diese Kontrollen müssen in unvorhersehbarer Weise stattfinden und entweder mindestens einmal alle drei Monate oder bei mindestens 20 % der Lieferungen des bekannten Lieferanten an die benennende Stelle erfolgen.

Option b) darf nur angewendet werden, wenn die zuständige Behörde in ihrem nationalen Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt festgelegt hat, dass die Validierung durch eine Person vorzunehmen ist, die im Namen der benennenden Stelle handelt.

8.1.4.6. Die während und nach der Benennung anzuwendenden Methoden und Verfahren sind im Sicherheitsprogramm der benennenden Stelle festzulegen.

8.1.4.7. Die benennende Stelle hat folgende Unterlagen aufzubewahren:

a) eine Liste aller bekannten Lieferanten, die sie benannt hat, mit Angabe des Ablaufdatums ihrer Benennung und

b) die unterzeichnete Erklärung, eine Kopie des Sicherheitsprogramms und alle Berichte zu dessen Umsetzung für jeden bekannten Lieferanten, mindestens für die Dauer von sechs Monaten nach Ablauf der Benennung.

Auf Anfrage sind diese Unterlagen der zuständigen Behörde zum Zweck der Überwachung der Einhaltung der Vorschriften zur Verfügung zu stellen.

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 jeweils eine Person, die für die Sicherheit im Unternehmen zuständig ist, und

▼B

b) gewährleisten, dass Personen mit Zugang zu Bordvorräten eine allgemeine Schulung des Sicherheitsbewusstseins gemäß Nummer 11.2.7 erhalten, bevor sie Zugang zu diesen Bordvorräten erhalten, und

c) verhindern unbefugten Zugang zu ihrem Betriebsgelände sowie den Bordvorräten, und

d) gewährleisten nach vernünftigem Ermessen, dass in den Bordvorräten keine verbotenen Gegenstände versteckt 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 Bordvorräten 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 des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission.

8.2. SCHUTZ VON BORDVORRÄTEN

Detaillierte Bestimmungen zum Schutz von Bordvorräten sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

8.3. ZUSÄTZLICHE SICHERHEITSBESTIMMUNGEN FÜR ZUR VERWENDUNG AN BORD BESTIMMTE LIEFERUNGEN VON FLÜSSIGKEITEN, AEROSOLEN UND GELEN UND MANIPULATIONSSICHEREN BEUTELN

8.3.1. Zur Verwendung an Bord bestimmte Lieferungen von manipulationssicheren Beuteln sind in manipulationssicherer Verpackung in einen luftseitigen Bereich oder einen Sicherheitsbereich zu liefern.

8.3.2. 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.

8.3.3. Detaillierte Bestimmungen zu den zusätzlichen Sicherheitsbestimmungen für zur Verwendung an Bord bestimmte Lieferungen von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen sowie manipulationssicheren Beuteln sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

ANLAGE 8-A

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG

REGLEMENTIERTER LIEFERANT VON BORDVORRÄTEN

Im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] und ihren 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,

[1] 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 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72).

▼B

— das genannte Sicherheitsprogramm wird korrigiert und angepasst, um allen künftigen relevanten Änderungen der Unionsrechtsvorschriften zu entsprechen, es sei denn, [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),

— [Name des Unternehmens] wird [Name der zuständigen Behörde] schriftlich unterrichten

a) über kleinere Änderungen an seinem Sicherheitsprogramm, z. B. Name des Unternehmens, für die Sicherheit verantwortliche Person oder Einzelheiten der Ansprechpartner, und zwar unverzüglich, mindestens aber binnen 10 Arbeitstagen, und

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

— um die Erfüllung der einschlägigen Unionsrechtsvorschriften 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 Bordvorräte relevant sein können, insbesondere über jeden Versuch, in den Bordvorräten verbotene Gegenstände zu verstecken;

— [Name des Unternehmens] stellt sicher, dass alle betroffenen Mitarbeiter eine angemessene Schulung gemäß Kapitel 11 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 erhalten und sich ihrer Sicherheitsverantwortung im Rahmen des Sicherheitsprogramms des Unternehmens bewusst sind; und

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

a) es seine Tätigkeit einstellt,

b) es Bordvorräte nicht mehr direkt zu Luftfahrzeugen liefert, oder

c) es die Anforderungen der einschlägigen Unionsrechtsvorschriften nicht mehr erfüllen kann.

Ich übernehme die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Name:

Stellung im Unternehmen:

Datum:

Unterschrift:

ANLAGE 8-B

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG

BEKANNTER LIEFERANT VON BORDVORRÄTEN

Im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] und ihren Durchführungsbestimmungen

erkläre ich hiermit:

— [Name des Unternehmens] wird

a) eine Person benennen, die für die Sicherheit im Unternehmen zuständig ist; und

[1] 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 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72).

▼B

b) gewährleisten, dass Personen mit Zugang zu Bordvorräten eine allgemeine Schulung des Sicherheitsbewusstseins gemäß Nummer 11.2.7 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 erhalten, bevor sie Zugang zu diesen Vorräten erhalten. Es wird außerdem gewährleisten, dass Personen, die Kontrollen von Bordvorräten durchführen, eine Schulung gemäß Nummer 11.2.3.3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 erhalten, und dass Personen, die andere Sicherheitskontrollen in Bezug auf Bordvorräte durchführen, eine Schulung gemäß Nummer 11.2.3.10 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 erhalten; und

c) unbefugten Zugang zu seinem Betriebsgelände sowie den Bordvorräten verhindern; und

d) nach vernünftigem Ermessen gewährleisten, dass in den Bordvorräten keine verbotenen Gegenstände versteckt sind; und

e) manipulationssichere Siegel an allen Fahrzeugen und/oder Behältnissen anbringen, in denen Bordvorräte befördert werden, oder diese physisch schützen (gilt nicht während Beförderungen auf der Luftseite).

Bei Nutzung eines anderen Unternehmens, das kein bekannter Lieferant des Luftfahrtunternehmens oder reglementierter Lieferant für die Beförderung von Bordvorräten 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, das/den es mit Bordvorräten beliefert] über alle schwerwiegenden Sicherheitsverstöße und verdächtigen Umstände unterrichten, die in Bezug auf Bordvorräte relevant sein können, insbesondere über jeden Versuch, in die Bordvorräte verbotene Gegenstände zu verbergen,

— [Name des Unternehmens] stellt sicher, dass alle betroffenen Mitarbeiter eine angemessene Schulung gemäß Kapitel 11 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 erhalten und sich ihrer Sicherheitsverantwortung bewusst sind, und

— [Name des Unternehmens] unterrichtet [Luftfahrtunternehmen oder reglementierter Lieferant, das/den es mit Bordvorräten beliefert], wenn es

a) es seine Tätigkeit einstellt, oder

b) die Anforderungen der einschlägigen Unionsrechtsvorschriften nicht mehr erfüllen kann.

Ich übernehme die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Bevollmächtigter:

Name:

Datum:

Unterschrift:

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.

▼B

9.0.2. Für die Zwecke dieses Kapitels gelten folgende Begriffsbestimmungen:

a) „Flughafenlieferungen“: alle Gegenstände, die zum Verkauf, zur Verwendung oder zur Bereitstellung für bestimmte Zwecke oder Tätigkeiten in den Sicherheitsbereichen von Flughäfen bestimmt sind, im Unterschied zu „Gegenständen, die von anderen Personen als Fluggästen mitgeführt werden“;

b) „bekannter Lieferant von Flughafenlieferungen“: Lieferant, dessen Verfahren gemeinsamen Sicherheitsvorschriften und -standards entsprechen, die ausreichen, um die Lieferung von 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.

9.0.4. Die Liste der in Flughafenlieferungen verbotenen Gegenstände ist identisch mit der Liste in Anlage 1-A. Verbotene Gegenstände sind gemäß Nummer 1.6 zu handhaben.

9.1. SICHERHEITSKONTROLLEN

9.1.1. **Sicherheitskontrollen — allgemeine Bestimmungen**

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 oder einem reglementierten Lieferanten durchgeführt und die Lieferungen wurden anschließend bis zur Anlieferung im Sicherheitsbereich vor unbefugten Eingriffen geschützt.

9.1.1.2. Flughafenlieferungen, die aus dem Sicherheitsbereich stammen, können von diesen Sicherheitskontrollen ausgenommen werden.

9.1.1.3. Besteht Grund zu der Annahme, dass Flughafenlieferungen, bei denen Sicherheitskontrollen durchgeführt wurden, manipuliert wurden oder nach Durchführung der Kontrollen nicht vor unbefugten Eingriffen geschützt wurden, sind die Flughafenlieferungen erneut zu kontrollieren, bevor sie in Sicherheitsbereiche verbracht werden dürfen.

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 des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission.

9.1.2.3. Folgende Kontrollmittel oder -verfahren sind einzeln oder in Verbindung miteinander anzuwenden:

a) Sichtkontrolle,

b) Durchsuchung von Hand,

▼B

c) Röntgengeräte,

d) EDS-Geräte,

e) ETD-Geräte in Verbindung mit Buchstabe a,

f) Sprengstoffspürhunde in Verbindung mit Buchstabe a.

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

9.1.3. **Benennung bekannter Lieferanten**

9.1.3.1. Der Flughafenbetreiber benennt als bekannte Lieferanten Stellen („Lieferanten“), die Flughafenlieferungen durchführen und für die in Nummer 9.1.4 genannten Sicherheitskontrollen zuständig sind.

9.1.3.2. Um als bekannter Lieferant benannt zu werden, muss der Lieferant dem Flughafenbetreiber Folgendes vorlegen:

a) die „Verpflichtungserklärung — Bekannter Lieferant von Flughafenlieferungen“ gemäß Anlage 9-A. Diese Erklärung ist von dem Bevollmächtigten zu unterzeichnen; und

b) das Sicherheitsprogramm, das die in Nummer 9.1.4 genannten Sicherheitskontrollen abdeckt.

9.1.3.3. Alle bekannten Lieferanten sind auf der Grundlage folgender Validierungen zu benennen:

a) Relevanz und Vollständigkeit des Sicherheitsprogramms gemäß Nummer 9.1.4; und

b) Umsetzung des Sicherheitsprogramms ohne Mängel.

Hat 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 unverzüglich den Status als bekannter Lieferant.

9.1.3.4. Die zuständige Behörde legt in ihrem nationalen Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 fest, ob die Validierung des Sicherheitsprogramms und seiner Durchführung von einem nationalen Prüfer, einem EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit oder einer Person, die im Namen des Flughafenbetreibers für diesen Zweck ernannt und geschult ist, vorzunehmen ist.

Validierungen sind aufzuzeichnen und, sofern in diesen Rechtsvorschriften nicht anders geregelt, vor der Benennung vorzunehmen und alle zwei Jahre zu wiederholen.

Erfolgt die Validierung nicht im Namen des Flughafenbetreibers, sind ihm diesbezügliche Aufzeichnungen zur Verfügung zu stellen.

9.1.3.5. Die Validierung der Umsetzung des Sicherheitsprogramms, mit der die Mängelfreiheit bestätigt wird, muss Folgendes umfassen:

a) entweder eine Besichtigung der Betriebsstätte des Lieferanten alle zwei Jahre oder

b) ab dem Zeitpunkt der Benennung regelmäßige Überprüfungen bei Verbringung von Lieferungen des betreffenden bekannten Lieferanten in den Sicherheitsbereich, die Folgendes umfassen:

— Überprüfung, dass die Person, die Flughafenlieferungen im Namen des bekannten Lieferanten liefert, ordnungsgemäß geschult wurde; und

▼B

— Überprüfung, dass die Flughafenlieferungen ordnungsgemäß gesichert sind; und

— Kontrolle der Flughafenlieferungen in gleicher Weise wie Flughafenlieferungen, die von einem nicht bekannten Lieferanten stammen.

Diese Kontrollen müssen in unvorhersehbarer Weise stattfinden und entweder mindestens einmal alle drei Monate oder bei mindestens 20 % der Lieferungen des bekannten Lieferanten an den Flughafenbetreiber erfolgen.

Option b) darf nur angewendet werden, wenn die zuständige Behörde in ihrem nationalen Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt festgelegt hat, dass die Validierung durch eine Person vorzunehmen ist, die im Namen des Flughafenbetreibers handelt.

9.1.3.6. Die während und nach der Benennung anzuwendenden Methoden und Verfahren sind im Sicherheitsprogramm des Flughafenbetreibers festzulegen.

9.1.3.7. Der Flughafenbetreiber hat folgende Unterlagen aufzubewahren:

a) eine Liste aller bekannten Lieferanten, die er benannt hat, mit Angabe des Ablaufdatums ihrer Benennung und

b) die unterzeichnete Erklärung, eine Kopie des Sicherheitsprogramms und alle Berichte zu dessen Umsetzung für jeden bekannten Lieferanten, mindestens für die Dauer von sechs Monaten nach Ablauf der Benennung.

Auf Anfrage sind diese Unterlagen der zuständigen Behörde zum Zweck der Überwachung der Einhaltung der Vorschriften zur Verfügung zu stellen.

9.1.4. **Sicherheitskontrollen, die von bekannten Lieferanten oder Flughafenbetreibern durchzuführen sind**

9.1.4.1. 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, und

b) gewährleistet, dass Personen mit Zugang zu Flughafenlieferungen eine allgemeine Schulung des Sicherheitsbewusstseins gemäß Nummer 11.2.7 erhalten, bevor sie Zugang zu diesen Flughafenlieferungen erhalten, und

c) verhindert unbefugten Zugang zu seinem Betriebsgelände sowie den Flughafenlieferungen, und

d) gewährleistet nach vernünftigem Ermessen, dass in den Flughafenlieferungen keine verbotenen Gegenstände versteckt sind, und

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.

9.1.4.2. 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.

9.2. SCHUTZ VON FLUGHAFENLIEFERUNGEN

Detaillierte Bestimmungen zum Schutz von Flughafenlieferungen sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

▼B

9.3. ZUSÄTZLICHE SICHERHEITSBESTIMMUNGEN FÜR LIEFERUNGEN VON FLÜSSIGKEITEN, AEROSOLEN UND GELEN UND MANIPULATIONSSICHEREN BEUTELN

9.3.1. 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.

9.3.2. 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.

9.3.3. Detaillierte Bestimmungen zu den zusätzlichen Sicherheitsbestimmungen für Lieferungen von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen sowie manipulationssicheren Beuteln sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

ANLAGE 9-A

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG

BEKANNTER LIEFERANT VON FLUGHAFENLIEFERUNGEN

Im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] und ihren Durchführungsbestimmungen

erkläre ich hiermit:

— [Name des Unternehmens] wird

a) eine Person benennen, die für die Sicherheit im Unternehmen zuständig ist; und

b) gewährleisten, dass Personen mit Zugang zu Flughafenlieferungen eine allgemeine Schulung des Sicherheitsbewusstseins gemäß Nummer 11.2.7 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 erhalten, bevor sie Zugang zu diesen Lieferungen erhalten. Es wird außerdem gewährleisten, dass Personen, die Kontrollen von Flughafenlieferungen durchführen, eine Schulung gemäß Nummer 11.2.3.3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 erhalten, und dass Personen, die andere Sicherheitskontrollen in Bezug auf Flughafenlieferungen durchführen, eine Schulung gemäß Nummer 11.2.3.10 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 erhalten; und

c) unbefugten Zugang zu seinem Betriebsgelände sowie den Flughafenlieferungen verhindern; und

d) nach vernünftigem Ermessen gewährleisten, dass in den Flughafenlieferungen keine verbotenen Gegenstände versteckt sind; und

e) manipulationssichere Siegel an allen Fahrzeugen und/oder Behältnissen anbringen, in denen Flughafenlieferungen befördert werden, oder diese physisch schützen (gilt nicht während Beförderungen auf der Luftseite).

[1] 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 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72).

▼B

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 Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 erhalten und sich ihrer Sicherheitsverantwortung bewusst sind, und

— [Name des Unternehmens] unterrichtet [den Flughafenbetreiber], wenn

a) es seine Tätigkeit einstellt, oder

b) die Anforderungen der einschlägigen Unionsrechtsvorschriften nicht mehr erfüllen kann.

Ich übernehme die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Bevollmächtigter:

Name:

Datum:

Unterschrift:

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. Im Sinne dieses Kapitels bedeutet „Kompetenz“, in der Lage zu sein, geeignete Kenntnisse und Fähigkeiten nachzuweisen.

11.0.5. Die von Personen vor ihrer Einstellung erworbenen Kompetenzen können bei der Bewertung des Schulungsbedarfs im Rahmen dieses Kapitels berücksichtigt werden.

▼B

11.0.6. Wurden nach dieser Verordnung erforderliche einschlägige Kompetenzen, die nicht spezifisch für den Bereich der Luftsicherheit von Belang sind, in Schulungen erworben, die nicht von einem Lehrberechtigten in Einklang mit Nummer 11.5 dieser Verordnung erteilt wurden, und/oder in Kursen erworben, die nicht von der zuständigen Behörde vorgegeben oder genehmigt sind, kann dies bei der Bewertung des Schulungsbedarfs im Rahmen dieses Kapitels berücksichtigt werden.

11.0.7. Hat eine Person an Schulungen teilgenommen und Kompetenzen erworben, die in Nummer 11.2 aufgeführt sind, muss die Schulung für eine andere Funktion nicht wiederholt werden, ausgenommen für die Zwecke der Fortbildung.

▼M5

11.0.8. Für die Zwecke dieses Kapitels bezeichnet der Ausdruck „Radikalisierung“ das Phänomen extremistischer Sozialisierung von Menschen, die Standpunkte, Anschauungen und Ideen vertreten, die zu Terrorismus führen könnten.

11.0.9. Für die Zwecke dieses Kapitels und unbeschadet der anwendbaren Vorschriften des Unionsrechts und des nationalen Rechts berücksichtigen die Mitgliedstaaten bei der Feststellung der Zuverlässigkeit einer Person, die dem in den Nummern 11.1.3 und 11.1.4 beschriebenen Verfahren unterzogen wird, mindestens

a) die strafbaren Handlungen gemäß Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/681 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1])

und

b) die terroristischen Straftatbestände gemäß der Richtlinie (EU) 2017/541 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]).

Die Straftatbestände nach Buchstabe b gelten als disqualifizierende Straftaten.

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 erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung erfolgreich absolviert haben.

▼M8

11.1.2. Die folgenden Personen müssen eine erweiterte oder eine normale Zuverlässigkeitsüberprüfung erfolgreich durchlaufen haben:

a) Personen, die eingestellt werden, um Kontrollen, Zugangskontrollen oder andere Sicherheitskontrollen in anderen Bereichen als Sicherheitsbereichen durchzuführen;

b) Personen, die unbegleiteten Zugang zu Luftfracht und Luftpost, Post und Material von Luftfahrtunternehmen, Bordvorräten und Flughafenlieferungen haben, die den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen wurden;

([1]) Richtlinie (EU) 2016/681 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 über die Verwendung von Fluggastdatensätzen (PNR-Daten) zur Verhütung, Aufdeckung, Untersuchung und Verfolgung von terroristischen Straftaten und schwerer Kriminalität (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 132).

([2]) Richtlinie (EU) 2017/541 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2017 zur Terrorismusbekämpfung und zur Ersetzung des Rahmenbeschlusses 2002/475/JI des Rates und zur Änderung des Beschlusses 2005/671/JI des Rates (ABl. L 88 vom 31.3.2017, S. 6).

▼M8

c) Personen, die gemäß dem nationalen Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt Administrator-Rechte oder unbeaufsichtigten und unbeschränkten Zugang zu den unter Nummer 1.7.1 genannten, für Zivilluftfahrtzwecke genutzten kritischen informations- und kommunikationstechnischen Systemen und Daten haben oder die in der Risikobewertung gemäß Nummer 1.7.3 anderweitig ermittelt wurden.

Wenn in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist, entscheidet die zuständige Behörde nach Maßgabe der anwendbaren nationalen Vorschriften, ob eine erweiterte oder eine normale Zuverlässigkeitsüberprüfung durchzuführen ist.

▼M5

11.1.3. Nach Maßgabe der anwendbaren Vorschriften des Unionsrechts und des nationalen Rechts umfasst eine erweiterte 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;

▼C3

c) die Erfassung aller Beschäftigungsverhältnisse, Aus- und Weiterbildungen und jeglicher Lücken mindestens während der letzten 5 Jahre;

▼M5

d) Erkenntnisse und sonstige einschlägige Informationen, die den zuständigen nationalen Behörden zur Verfügung stehen und nach deren Einschätzung für die Eignung einer Person zur Ausübung einer Funktion, die eine erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung erfordert, von Belang sein können.

11.1.4. Nach Maßgabe der anwendbaren Vorschriften des Unionsrechts und des nationalen Rechts umfasst eine normale 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;

▼C3

c) die Erfassung aller Beschäftigungsverhältnisse, Aus- und Weiterbildungen und jeglicher Lücken mindestens während der letzten 5 Jahre.

▼M5

11.1.5. Die normale Zuverlässigkeitsüberprüfung oder Buchstaben a bis c einer erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfung sind durchzuführen, bevor die betreffende Person an einer erstmaligen Sicherheitsschulung teilnimmt, die den Zugang zu Informationen umfasst, die wegen ihrer besonderen Bedeutung für die Sicherheit nicht öffentlich zugänglich sind. Buchstabe d einer erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfung ist gegebenenfalls durchzuführen, bevor einer Person erlaubt wird, Kontrollen und Zugangskontrollen oder andere Sicherheitskontrollen durchzuführen oder die Verantwortung für die Durchführung dieser Kontrollen zu übernehmen.

11.1.6. Erweiterte oder normale Zuverlässigkeitsüberprüfungen gelten als nicht bestanden, wenn nicht alle unter den Nummern 11.1.3 bzw. 11.1.4 genannten Elemente erfolgreich abgeschlossen wurden oder wenn diese Elemente nicht jederzeit hinreichende Gewähr für die Zuverlässigkeit der betreffenden Person bieten.

Die Mitgliedstaaten bemühen sich um die Schaffung geeigneter und wirksamer Mechanismen, um den Informationsaustausch auf nationaler Ebene und mit anderen Staaten zum Zwecke der Erstellung und Bewertung von Informationen, die für die Zuverlässigkeitsüberprüfung relevant sind, zu gewährleisten.

11.1.7. Zuverlässigkeitsüberprüfungen unterliegen den folgenden Vorgaben:

a) einem Mechanismus zur laufenden Überprüfung der unter den Nummern 11.1.3 und 11.1.4 genannten Elemente, bei dem die zuständige Behörde, der Betreiber oder die ausstellende Stelle über jedes Ereignis, das die Zuverlässigkeit der betreffenden Person beeinträchtigen könnte, unverzüglich unterrichtet wird. Die Modalitäten der Unterrichtung, des Austauschs von Informationen zwischen den zuständigen Behörden, Betreibern und Stellen sowie der Informationsinhalt werden gemäß den nationalen Rechtsvorschriften festgelegt und überwacht; oder

▼M5

b) einer Wiederholung in regelmäßigen Abständen, die bei erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfungen zwölf Monate und bei normalen Zuverlässigkeitsüberprüfungen drei Jahre nicht überschreiten dürfen.

11.1.8. 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.

11.1.9. 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 gegebenenfalls vor Ende der Probezeit zu bewerten.

11.1.10. 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.

11.1.11. Zur Bekämpfung der Bedrohung durch Insider muss das Sicherheitsprogramm der in den Artikeln 12, 13 und 14 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 genannten Betreiber und Stellen unbeschadet der einschlägigen Schulungsinhalte und Kompetenzen des Personals gemäß Nummer 11.2 geeignete interne Bestimmungen und damit zusammenhängende Maßnahmen zur Sensibilisierung der Mitarbeiter und zur Förderung der Sicherheitskultur umfassen.

11.1.12. Zuverlässigkeitsüberprüfungen, die vor dem ►M9 31. Dezember 2021 ◄ erfolgreich absolviert werden, bleiben bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit oder spätestens bis zum ►M9 30. Juni 2024 ◄ gültig.

▼B

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.

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.

▼B

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 alle folgenden Kompetenzen 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,

▼M2

e) Kenntnis der verwendeten Ausweissysteme,

▼B

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,

▼M5

k) Fähigkeit, klar und selbstsicher zu kommunizieren, und

l) Kenntnis von Elementen, die zum Aufbau einer robusten und belastbaren Sicherheitskultur am Arbeitsplatz und im Luftfahrtsektor beitragen, zu denen unter anderem auch Bedrohungen durch Insider und Radikalisierung zählen.

▼B

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 alle folgenden Kompetenzen 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.

Darüber hinaus muss die Schulung auch zur Erlangung der folgenden Kompetenzen führen, wenn die der betreffenden Person zugewiesenen Aufgaben dies erfordern:

f) zwischenmenschliche Kompetenzen, insbesondere bezüglich des Umgangs 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,

l) Kenntnis der Schutzanforderungen für aufgegebenes Gepäck.

11.2.3.2. Die Schulung von Personen, die Fracht und Post kontrollieren, muss alle folgenden Kompetenzen gewährleisten:

a) Kenntnis über frühere unrechtmäßige Eingriffe in der Zivilluftfahrt, Terroranschläge und aktuelle Bedrohungen,

▼M5

b) Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften und von Elementen, die zum Aufbau einer robusten und belastbaren Sicherheitskultur am Arbeitsplatz und im Luftfahrtsektor beitragen, zu denen unter anderem auch Bedrohungen durch Insider und Radikalisierung zählen,

▼B

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,

▼B

h) Kenntnis der Sofortmaßnahmen,

i) Kenntnis der Schutzanforderungen für Fracht und Post.

Darüber hinaus muss die Schulung auch zur Erlangung der folgenden Kompetenzen führen, wenn 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,

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 alle folgenden Kompetenzen gewährleisten:

a) Kenntnis über frühere unrechtmäßige Eingriffe in der Zivilluftfahrt, Terroranschläge und aktuelle Bedrohungen,

▼M5

b) Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften und von Elementen, die zum Aufbau einer robusten und belastbaren Sicherheitskultur am Arbeitsplatz und im Luftfahrtsektor beitragen, zu denen unter anderem auch Bedrohungen durch Insider und Radikalisierung zählen,

▼B

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.

▼B

Darüber hinaus muss die Schulung auch zur Erlangung der folgenden Kompetenzen führen, wenn 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,

m) Kenntnis der Beförderungsanforderungen.

11.2.3.4. Die spezifische Schulung von Personen, die Fahrzeugkontrollen durchführen, muss alle folgenden Kompetenzen 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,

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 alle folgenden Kompetenzen 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,

e) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf die Entdeckung verbotener Gegenstände,

f) Kenntnis der Sofortmaßnahmen,

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 alle folgenden Kompetenzen gewährleisten:

▼M5

a) Kenntnis der Rechtsvorschriften für Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchungen und von Elementen, die zum Aufbau einer robusten und belastbaren Sicherheitskultur am Arbeitsplatz und im Luftfahrtsektor beitragen, zu denen unter anderem auch Bedrohungen durch Insider und Radikalisierung zählen,

▼B

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,

f) Fähigkeit zur Durchführung von Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchungen mit ausreichender Zuverlässigkeit, um die Entdeckung versteckter verbotener Gegenstände hinreichend zu gewährleisten.

Darüber hinaus muss die Schulung auch zur Erlangung der folgenden Kompetenzen führen, wenn die Person Inhaber eines Flughafenausweises ist:

g) Kenntnis über frühere unrechtmäßige Eingriffe in der Zivilluftfahrt, Terroranschläge und aktuelle Bedrohungen,

h) Kenntnis der Rechtsvorschriften für die Luftsicherheit,

i) Kenntnis über Ziele und Struktur der Luftsicherheit, einschließlich der Verpflichtungen und Zuständigkeiten von Personen, die Sicherheitskontrollen durchführen,

j) Kenntnis der Konfiguration der jeweiligen Kontrollstelle und der Kontrollverfahren,

k) Kenntnisse über die Zugangskontrolle und die einschlägigen Kontrollverfahren,

l) Kenntnis der auf dem betreffenden Flughafen verwendeten Flughafenausweise.

11.2.3.7. Die Schulung von Personen, die mit der Sicherung von Luftfahrzeugen betraut sind, muss alle folgenden Kompetenzen gewährleisten:

▼M5

a) Kenntnis der Verfahren für die Sicherung der Luftfahrzeuge und die Verhinderung des unbefugten Zugangs zu ihnen sowie von Elementen, die zum Aufbau einer robusten und belastbaren Sicherheitskultur am Arbeitsplatz und im Luftfahrtsektor beitragen, zu denen unter anderem auch Bedrohungen durch Insider und Radikalisierung zählen,

▼B

b) Kenntnis der Verfahren zum Versiegeln von Luftfahrzeugen, wenn auf die zu schulende Person 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.

Darüber hinaus muss die Schulung auch zur Erlangung der folgenden Kompetenzen führen, wenn die Person Inhaber eines Flughafenausweises ist:

f) Kenntnis über frühere unrechtmäßige Eingriffe in der Zivilluftfahrt, Terroranschläge und aktuelle Bedrohungen,

g) Kenntnis der Rechtsvorschriften für die Luftsicherheit,

h) Kenntnis über Ziele und Struktur der Luftsicherheit, einschließlich der Verpflichtungen und Zuständigkeiten von Personen, die Sicherheitskontrollen durchführen,

▼B

i) Kenntnis der Konfiguration der jeweiligen Kontrollstelle und der Kontrollverfahren,

j) Kenntnisse über die Zugangskontrolle und die einschlägigen Kontrollverfahren.

11.2.3.8. ►C6 Die Schulung von Personen, die mit der Zuordnung von aufgegebenem Gepäck betraut sind, muss zur Erlangung aller folgenden Kompetenzen führen: ◄

a) Kenntnis über frühere unrechtmäßige Eingriffe in der Zivilluftfahrt, Terroranschläge und aktuelle Bedrohungen,

▼M5

b) Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften und von Elementen, die zum Aufbau einer robusten und belastbaren Sicherheitskultur am Arbeitsplatz und im Luftfahrtsektor beitragen, zu denen unter anderem auch Bedrohungen durch Insider und Radikalisierung zählen,

▼B

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,

g) Kenntnis der Schutzanforderungen für Material von Luftfahrtunternehmen, das für die Abfertigung von Fluggästen und Gepäck verwendet wird.

▼M2

Darüber hinaus muss die Schulung auch zur Erlangung der folgenden Kompetenzen führen, wenn die Person Inhaber eines Flughafenausweises ist:

h) Kenntnis der Konfiguration der jeweiligen Kontrollstelle und des Kontrollverfahrens,

i) Kenntnisse über die Zugangskontrolle und die einschlägigen Kontrollverfahren,

j) Kenntnis der auf dem betreffenden Flughafen verwendeten Flughafenausweise,

k) Kenntnis der Meldeverfahren,

l) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf sicherheitsrelevante Zwischenfälle.

▼B

11.2.3.9. Die Schulung von Personen, die bei Fracht und Post ►C1 Sicherheitskontrollen außer Kontrollen ◄ durchführen, muss alle folgenden Kompetenzen gewährleisten:

a) Kenntnis über frühere unrechtmäßige Eingriffe in der Zivilluftfahrt, Terroranschläge und aktuelle Bedrohungen,

▼M5

b) Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften und von Elementen, die zum Aufbau einer robusten und belastbaren Sicherheitskultur am Arbeitsplatz und im Luftfahrtsektor beitragen, zu denen unter anderem auch Bedrohungen durch Insider und Radikalisierung zählen,

▼B

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,

▼B

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,

j) Kenntnis der Beförderungsanforderungen, wenn anwendbar.

▼M2

Darüber hinaus muss die Schulung auch zur Erlangung der folgenden Kompetenzen führen, wenn die Person Inhaber eines Flughafenausweises ist:

k) Kenntnis der Konfiguration der jeweiligen Kontrollstelle und des Kontrollverfahrens,

l) Kenntnisse über die Zugangskontrolle und die einschlägigen Kontrollverfahren,

m) Kenntnis der verwendeten Ausweise,

n) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf sicherheitsrelevante Zwischenfälle.

▼B

11.2.3.10. Die Schulung von Personen, die bei Post oder Material von Luftfahrtunternehmen, Bordvorräten und Flughafenlieferungen ►C1 Sicherheitskontrollen außer Kontrollen ◄ durchführen, muss alle folgenden Kompetenzen gewährleisten:

a) Kenntnis über frühere unrechtmäßige Eingriffe in der Zivilluftfahrt, Terroranschläge und aktuelle Bedrohungen,

▼M5

b) Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften und von Elementen, die zum Aufbau einer robusten und belastbaren Sicherheitskultur am Arbeitsplatz und im Luftfahrtsektor beitragen, zu denen unter anderem auch Bedrohungen durch Insider und Radikalisierung zählen,

▼B

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,

j) Kenntnis der Beförderungsanforderungen, wenn anwendbar.

▼M2

Darüber hinaus muss die Schulung auch zur Erlangung der folgenden Kompetenzen führen, wenn die Person Inhaber eines Flughafenausweises ist:

▼M2

k) Kenntnis der Konfiguration der jeweiligen Kontrollstelle und des Kontrollverfahrens,

l) Kenntnisse über die Zugangskontrolle und die einschlägigen Kontrollverfahren,

m) Kenntnis der verwendeten Ausweise,

n) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf sicherheitsrelevante Zwischenfälle.

▼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 Kompetenzen der beaufsichtigten Personen alle folgenden Kompetenzen 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.

Darüber hinaus muss die Schulung auch zur Erlangung aller folgenden Kompetenzen führen, wenn die der betreffenden Person zugewiesenen Aufgaben dies erfordern:

g) Kenntnisse in Techniken der Konfliktbewältigung,

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 alle folgenden Kompetenzen gewährleisten:

a) Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften und der Verfahren für ihre Einhaltung,

b) Kenntnisse der internen, nationalen, unionsweiten und internationalen Qualitätskontrolle,

c) Fähigkeit zur Motivation anderer,

d) Kenntnis der Möglichkeiten und Grenzen der verwendeten Sicherheitsausrüstung oder Kontrollverfahren.

▼B

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.

Die zuständige Behörde kann aus objektiven Gründen Personen von dieser Schulungsanforderung ausnehmen, wenn ihr Zugang auf die für Fluggäste zugänglichen Bereiche des Abfertigungsgebäudes begrenzt ist.

11.2.6.2. Die Schulung des Sicherheitsbewusstseins muss alle folgenden Kompetenzen gewährleisten:

a) Kenntnis über frühere unrechtmäßige Eingriffe in der Zivilluftfahrt, Terroranschläge und aktuelle Bedrohungen,

▼M5

b) Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften und von Elementen, die zum Aufbau einer robusten und belastbaren Sicherheitskultur am Arbeitsplatz und im Luftfahrtsektor beitragen, zu denen unter anderem auch Bedrohungen durch Insider und Radikalisierung zählen,

▼B

c) Kenntnis über Ziele und Struktur der Luftsicherheit, einschließlich der Verpflichtungen und Zuständigkeiten von Personen, die Sicherheitskontrollen durchführen,

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,

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.

11.2.7. **Schulung von Personen bezüglich des allgemeinen Sicherheitsbewusstseins**

Die Schulung des allgemeinen Sicherheitsbewusstseins muss alle folgenden Kompetenzen gewährleisten:

a) Kenntnis über frühere unrechtmäßige Eingriffe in die Zivilluftfahrt, Terroranschläge und aktuelle Bedrohungen,

▼M5

b) Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften und von Elementen, die zum Aufbau einer robusten und belastbaren Sicherheitskultur am Arbeitsplatz und im Luftfahrtsektor beitragen, zu denen unter anderem auch Bedrohungen durch Insider und Radikalisierung zählen,

▼B

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,

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.

Diese Schulung gilt nicht für Ausbilder, die unter Nummer 11.5 fallen.

▼M8

11.2.8. Schulung von Personen mit Funktionen und Verantwortlichkeiten in Bezug auf Cyberbedrohungen

11.2.8.1. Personen, die die unter Nummer 1.7.2 genannten Maßnahmen durchführen, müssen über die erforderlichen Fähigkeiten und Eignungen zur wirksamen Wahrnehmung der ihnen zugewiesenen Aufgaben verfügen. Sie werden über relevante Cyberrisiken nach dem Grundsatz 'Kenntnis nur wenn nötig' informiert.

11.2.8.2. Personen, die Zugang zu Daten oder Systemen haben, müssen geeignete und spezifische aufgabenbezogene Schulungen absolvieren, die ihren Funktionen und Verantwortlichkeiten entsprechen, wobei sie auch über relevante Risiken informiert werden, wenn dies aufgrund ihrer beruflichen Funktion erforderlich ist. Die zuständige Behörde oder die unter Nummer 1.7.4 genannte Behörde oder Agentur bestimmt oder genehmigt den Inhalt der Schulung.

▼B

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

▼M5

b) bei Personen, die Röntgen- oder EDS-Geräte bedienen, ist eine erneute Zertifizierung zumindest alle 3 Jahre erforderlich, und

▼B

c) bei allen sonstigen Personen ist mindestens alle 5 Jahre eine erneute Zertifizierung oder Zulassung erforderlich.

Personen, die die in Nummer 11.2.3.3 aufgeführten Aufgaben durchführen, können von diesen Anforderungen ausgenommen werden, wenn sie nur befugt sind, visuelle Kontrollen und/oder Durchsuchungen von Hand vorzunehmen.

▼M5

11.3.2. Personen, die Röntgen- oder EDS-Geräte bedienen, 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-Geräte bedienen, umfasst sowohl den standardisierten Bildauswertungstest als auch eine Bewertung der betrieblichen Leistung.

▼B

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 absolviert haben, werden zumindest für die Dauer der Laufzeit ihres Vertrags aufbewahrt.

▼B

11.4. FORTBILDUNG

11.4.1. Personen, die Röntgen- oder EDS-Geräte bedienen, müssen sich Fortbildungen unterziehen, die Bilderkennungsschulungen und Tests umfassen. Mögliche Formen sind:

a) Unterricht in Schulungsräumen und/oder computergestützte Schulung oder

b) TIP-Fortbildung am Arbeitsplatz, sofern eine TIP-Bibliothek mit mindestens 6 000 Bildern, wie unten angegeben, mit den eingesetzten Röntgen- oder EDS-Geräten verwendet wird und die betreffende Person mindestens ein Drittel ihrer Arbeitszeit mit diesen Geräten arbeitet.

▼M5

———————

▼B

Die Fortbildung der betreffenden Personen in Schulungsräumen oder als computergestützte Fortbildung muss Bilderkennungsschulungen und Tests im Umfang von mindestens 6 Stunden pro Halbjahr umfassen, wobei eines der Folgenden zum Einsatz kommt:

— entweder eine Bildbibliothek mit mindestens 1 000 Bildern von mindestens 250 verschiedenen gefährlichen Gegenständen, einschließlich Bildern von Komponenten gefährlicher Gegenstände, wobei jeder Gegenstand aus verschiedenen Winkeln dargestellt wird und die Bilder in nicht vorhersehbarer Weise für die Schulung und die Tests aus der Bibliothek ausgewählt werden; oder

— die am häufigsten unerkannt gebliebenen TIP-Bilder aus der verwendeten TIP-Bibliothek in Verbindung mit Bildern vor kurzem erfasster gefährlicher Gegenstände, die für die Art der vorgenommenen Kontrollen relevant sind und alle Arten relevanter gefährlicher Gegenstände abdecken, wenn sie nur einmal für die Schulung einer bestimmten Kontrollperson über einen Zeitraum von drei Jahren verwendet werden.

Bei der TIP-Fortbildung am Arbeitsplatz muss die TIP-Bibliothek mindestens 6 000 Bilder von mindestens 1 500 verschiedenen gefährlichen Gegenständen, einschließlich Bildern von Komponenten gefährlicher Gegenstände, umfassen, wobei jeder Gegenstand aus verschiedenen Winkeln zu präsentieren ist.

▼M5

11.4.2. Die Leistung der einzelnen Kontrollpersonen wird nach Ablauf von jeweils 6 Monaten einer Bewertung unterzogen. Die Ergebnisse dieser Bewertung

a) werden der Person vorgelegt und archiviert,

b) werden zur Ermittlung von Schwachstellen verwendet und fließen in künftige Schulungen und Prüfungen im Hinblick auf die Beseitigung dieser Schwachstellen ein, und

c) können bei der erneuten Zertifizierung oder Zulassung berücksichtigt werden.

▼B

11.4.3. Personen, die die in Nummer 11.2 aufgeführten Aufgaben durchführen, jedoch andere als die in Nummer 11.4.1 und 11.4.2 genannten, müssen sich Fortbildungen in geeigneten Intervallen unterziehen, die eine Aufrechterhaltung der Kompetenzen und eine Aneignung neuer Kompetenzen entsprechend den Sicherheitsentwicklungen gewährleisten.

Fortbildungen sind durchzuführen

a) bezüglich Kompetenzen, die bei der ersten Grundausbildung, der spezifischen Schulung und der Schulung des Sicherheitsbewusstseins erworben wurden, und erfolgen mindestens einmal alle fünf Jahre, oder — wenn die Kompetenzen über 6 Monate nicht angewandt wurden — vor der Wiederaufnahme der sicherheitsrelevanten Tätigkeiten, und

b) bezüglich neuer oder erweiterter Kompetenzen, 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.

▼B

Die unter a genannten Anforderungen gelten nicht für Kompetenzen, die bei spezifischen Schulungen erworben wurden und für die der betreffenden Person zugewiesenen Aufgaben nicht mehr benötigt werden.

11.4.4. Die Fortbildungsnachweise sind für alle Personen, die sich solchen Schulungen unterzogen haben, zumindest für die Dauer der Laufzeit ihres Vertrags aufzubewahren.

11.5. QUALIFIKATION VON AUSBILDERN

11.5.1. Ausbilder müssen mindestens die folgenden Anforderungen erfüllen:

▼M5

a) erfolgreicher Abschluss einer erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß Nummer 11.1.3;

▼B

b) Kompetenz in Schulungstechniken;

c) Kenntnisse des Arbeitsumfeldes in dem relevanten Bereich der Luftsicherheit;

d) Kompetenz bezüglich der zu vermittelnden Elemente der Sicherheit.

Zu zertifizieren sind zumindest die Ausbilder mit der Genehmigung zur Erteilung von Schulungen gemäß den Nummern 11.2.3.1 bis 11.2.3.5 sowie 11.2.4 (außer Schulungen von Aufsichtspersonen, die ausschließlich in den Nummern 11.2.3.6 bis 11.2.3.10 genannte Personen beaufsichtigen) und 11.2.5.

▼M2

Ausbilder sind mindestens alle fünf Jahre erneut zu zertifizieren.

▼B

11.5.2. Ausbilder müssen regelmäßig Schulungen oder Informationen zu Entwicklungen in den relevanten Bereichen erhalten.

11.5.3. Die zuständige Behörde führt Listen der Ausbilder, die in dem Mitgliedstaat tätig sind, oder muss Zugang zu solchen Listen haben.

11.5.4. Stellt die zuständige Behörde fest, dass die Schulung durch einen Ausbilder nicht mehr zu den einschlägigen Kompetenzen führt, oder hat der Ausbilder die Zuverlässigkeitsprüfung nicht bestanden, entzieht sie entweder die Genehmigung für die Schulung oder stellt je nach Sachlage sicher, dass der betreffende Ausbilder suspendiert oder aus der Liste der Ausbilder gestrichen wird. Wird eine solche Maßnahme getroffen, hat die zuständige Behörde auch anzugeben, wie der betreffende Ausbilder die Aufhebung der Suspendierung, die Wiederaufnahme in die Liste der Ausbilder oder die Wiedererteilung der Genehmigung für die Schulung beantragen kann.

11.5.5. Kompetenzen, die ein Ausbilder in einem Mitgliedstaat erworben hat, um die Anforderungen dieses Kapitels zu erfüllen, werden in anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

11.6. EU-VALIDIERUNG DER LUFTSICHERHEIT

11.6.1. Die EU-Validierung der Luftsicherheit ist ein standardisiertes, dokumentiertes, unparteiisches und objektives Verfahren zur Erlangung und Bewertung von Nachweisen, mit denen ermittelt wird, bis zu welchem Grad die validierte Stelle die Anforderungen erfüllt, die durch die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihre Durchführungsbestimmungen vorgegeben sind.

11.6.2. **EU-Validierung der Luftsicherheit**

Die EU-Validierung der Luftsicherheit

a) kann erforderlich sein, um einen rechtlichen Status ►C1 nach der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihren Durchführungsbestimmungen zu erlangen ◄ oder aufrechtzuerhalten;

▼B

b) kann im Einklang mit diesem Kapitel von einer zuständigen Behörde oder einem als EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit zugelassenen Validierungsprüfer oder einem als gleichwertig anerkannten Validierungsprüfer durchgeführt werden;

c) beurteilt Sicherheitsmaßnahmen, die unter der Verantwortung der validierten Stelle angewendet werden, oder Teile davon, für die die Stelle die Validierung anstrebt. Sie umfasst mindestens

(1) eine Bewertung der sicherheitsrelevanten Dokumentation, einschließlich des Sicherheitsprogramms der validierten Stelle oder dessen Äquivalent, und

(2) eine Überprüfung der Umsetzung der Luftsicherheitsmaßnahmen bezüglich des relevanten Betriebs der validierten Stelle, was eine Überprüfung vor Ort einschließt, sofern nichts anderes angegeben ist.

d) wird von allen Mitgliedstaaten anerkannt.

11.6.3. **Zulassungsanforderungen für EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit**

11.6.3.1. Die Mitgliedstaaten lassen EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit auf der Grundlage der Konformitätsbewertungskapazität zu, die Folgendes umfasst:

a) Unabhängigkeit von der geprüften Branche, sofern nichts anderes angegeben ist; und

b) entsprechende Kompetenz des Personals im zu validierenden Bereich der Sicherheit sowie Methoden zur Aufrechterhaltung dieser Kompetenz auf dem in Nummer 11.6.3.5 genannten Niveau; und

c) Funktionalität und Eignung von Validierungsverfahren.

11.6.3.2. Gegebenenfalls werden bei der Zulassung Akkreditierungszertifikate bezüglich der relevanten harmonisierten Normen berücksichtigt, namentlich EN-ISO/IEC 17020, statt dass eine Neubewertung der Kapazität zur Konformitätsbewertung vorgenommen wird.

11.6.3.3. EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit kann eine natürliche oder juristische Person sein.

11.6.3.4. Die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) eingerichtete nationale Akkreditierungsstelle kann befugt werden, die Kapazität zur Konformitätsbewertung juristischer Personen hinsichtlich der Durchführung der EU-Validierung der Luftsicherheit zu akkreditieren, Verwaltungsmaßnahmen in diesem Zusammenhang zu erlassen und Tätigkeiten zur EU-Validierung der Luftsicherheit zu überwachen.

11.6.3.5. Jede natürliche Person, die die EU-Validierung der Luftsicherheit durchführt, muss über eine angemessene Kompetenz und einen geeigneten Hintergrund verfügen und alle folgenden Anforderungen erfüllen:

▼M5

a) sie muss einer erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß Nummer 11.1.3 unterzogen worden sein;

([1]) Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

▼B

b) sie muss die EU-Validierung der Luftsicherheit unparteiisch und objektiv durchführen, sich der Bedeutung der Unabhängigkeit im Klaren sein und Methoden zur Vermeidung von Interessenkonflikten in Bezug auf die validierte Stelle anwenden;

c) sie muss über ausreichende theoretische Kenntnisse und praktische Erfahrung im Bereich der Qualitätskontrolle sowie die jeweiligen Fähigkeiten und persönlichen Eigenschaften zur Sammlung, Aufzeichnung und Bewertung der Feststellungen auf der Grundlage einer Prüfliste verfügen, insbesondere bezüglich folgender Bereiche:

(1) Grundsätze, Verfahren und Techniken für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften,

(2) Faktoren, die sich auf die menschliche Leistungsfähigkeit und Aufsicht auswirken,

(3) Rolle und Befugnisse des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit, auch hinsichtlich der Behandlung von Interessenkonflikten;

d) sie muss entsprechende Kompetenz aufgrund der Schulung und/oder einer Mindestberufserfahrung bezüglich folgender Bereiche nachweisen:

(1) allgemeine Grundsätze der Luftsicherheit der Union und der ICAO-Richtlinien zur Luftsicherheit;

(2) spezifische Standards im Zusammenhang mit der validierten Tätigkeit und wie sie auf den Betrieb anzuwenden sind;

(3) für den Validierungsprozess relevante Sicherheitstechnologien und -verfahren;

e) sie muss Fortbildungen absolvieren, deren Häufigkeit gewährleistet, dass vorhandene Kompetenzen aufrechterhalten und neue Kompetenzen erworben werden, um Entwicklungen auf dem Gebiet der Luftsicherheit Rechnung zu tragen.

11.6.3.6. Die zuständige Behörde übernimmt entweder selbst die Schulung von EU-Validierungsprüfern für die Luftsicherheit oder genehmigt und führt eine Liste geeigneter Sicherheitsschulungskurse. ►M12 Die zuständige Behörde stellt den von ihr zugelassenen Validierungsprüfern die relevanten Teile der nicht öffentlichen Rechtsvorschriften und nationalen Programme zur Verfügung, die sich auf die zu validierenden Abläufe und Bereiche beziehen. ◄

11.6.3.7. Die Mitgliedstaaten können die Zulassung eines EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit auf Validierungstätigkeiten beschränken, die ausschließlich im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats im Namen der zuständigen nationalen Behörde durchgeführt werden. In solchen Fällen finden die Anforderungen von Nummer 11.6.4.2 keine Anwendung.

▼M12

11.6.3.8. Die als Validierungsprüfer fungierende zuständige Behörde darf Validierungen nur in Bezug auf Luftfahrtunternehmen, Betreiber und Stellen vornehmen, die ihrer Verantwortung oder der Verantwortung der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats unterstehen, sofern sie von dieser Behörde ausdrücklich dazu aufgefordert oder benannt wurde.

▼M7

11.6.3.9. Ab dem Zeitpunkt des Austritts des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union nach Artikel 50 EUV gelten die folgenden Bestimmungen für die EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit, die von diesem Mitgliedstaat für die Validierung der Luftfahrtunternehmen, Betreiber und sonstigen Rechtspersonen zugelassen wurden, die eine Benennung als ACC3, RA3 bzw. KC3 beantragt hatten:

▼M7

a) sie werden in der Union nicht mehr anerkannt;

b) die vor dem Zeitpunkt des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Union durchgeführten EU-Validierungen der Luftsicherheit, auch die vor diesem Zeitpunkt erstellten EU-Validierungsberichte, bleiben zum Zweck der Benennung der von ihnen validierten Luftfahrtunternehmen, Betreiber und sonstigen Rechtspersonen gültig.

11.6.3.10. Die in vorstehender Nummer genannten natürlichen und juristischen Personen können bei der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats eine Zulassung als EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit beantragen. Der die Zulassung erteilende Mitgliedstaat

a) erhält von der zuständigen Behörde des Vereinigten Königreichs die erforderlichen Unterlagen, auf deren Grundlage die natürliche oder juristische Person als EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit zugelassen wurde;

b) überprüft, ob der Antragsteller die in diesem Kapitel festgelegten Unionsanforderungen erfüllt. Stellt die zuständige Behörde zu ihrer Zufriedenheit fest, dass dies der Fall ist, kann sie der natürlichen oder juristischen Person die Zulassung als EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit für einen Zeitraum erteilen, der nicht länger sein darf, als der von der zuständigen Behörde des Vereinigten Königreichs bewilligte Zeitraum;

c) setzt die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis, die dafür sorgen wird, dass der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit in die Unionsdatenbank für die Sicherheit der Lieferkette aufgenommen wird.

▼M12

11.6.3.11. Die Zulassung eines EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit ist für höchstens fünf Jahre gültig.

▼B

11.6.4. **Anerkennung und Entzug der Anerkennung von EU-Validierungsprüfern für die Luftsicherheit**

▼M12

11.6.4.1. Ein EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit

a) gilt erst als zugelassen, wenn die ihn betreffenden Angaben in der „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette“ verzeichnet sind,

b) muss durch die zuständige Behörde oder in ihrem Namen einen Nachweis seines Status ausgestellt bekommen,

▼M13

c) darf keine EU-Validierungen der Luftsicherheit durchführen, wenn er nach einem gleichwertigen System eines Drittlands oder einer internationalen Organisation den Status eines Validierungsprüfers der Luftsicherheit innehat, sofern das Drittland oder die internationale Organisation den EU-Validierungsprüfern für die Luftsicherheit nicht auf Gegenseitigkeit beruhende Möglichkeiten im Rahmen dieses Systems gewährt.

▼M12

EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit, die aufgrund der Zulassung durch die zuständige Behörde in der „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette“ verzeichnet sind, dürfen Validierungen von Luftfahrtunternehmen, Betreibern oder Stellen nur unter der Verantwortung dieser zuständigen Behörde durchführen.

▼B

11.6.4.2. Zugelassene EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit werden von allen Mitgliedstaaten anerkannt.

▼M2

11.6.4.3. Hat ein Mitgliedstaat Zweifel daran, dass ein EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit die unter den Nummern 11.6.3.1 oder 11.6.3.5 genannten Anforderungen erfüllt, entzieht er die Zulassung und streicht den Validierungsprüfer aus der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette oder unterrichtet die zuständige Behörde, die ihn zugelassen hat, unter Angabe der Gründe für seine Bedenken.

▼B

11.6.4.4. Branchenverbände und unter ihrer Verantwortung stehende Stellen, die Qualitätssicherungsprogramme durchführen, können als EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit zugelassen werden, sofern gleichwertige Maßnahmen dieser Programme eine unparteiische und objektive Validierung gewährleisten. Die Anerkennung erfolgt in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden von mindestens zwei Mitgliedstaaten.

11.6.4.5. Die Kommission kann Validierungstätigkeiten von Behörden oder Validierungsprüfern für die Luftsicherheit anerkennen, die der Rechtshoheit eines Drittlands oder einer internationalen Organisation unterliegen und von diesem Drittland oder dieser Organisation anerkannt sind, wenn das Drittland oder die Organisation deren Gleichwertigkeit mit der EU-Validierung der Luftsicherheit bestätigen kann. Anlage 6-Fiii enthält ein entsprechendes Verzeichnis.

11.6.5. **Bericht über die EU-Validierung der Luftsicherheit („Validierungsbericht“)**

11.6.5.1. Im Validierungsbericht ist die EU-Validierung der Luftsicherheit zu dokumentieren; er muss mindestens Folgendes enthalten:

a) eine ausgefüllte, vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit unterzeichnete Prüfliste, ggf. einschließlich Bemerkungen der validierten Stelle mit den nötigen Einzelheiten, und

b) eine von der geprüften Stelle unterzeichnete Verpflichtungserklärung und

c) eine von der Person, die die EU-Validierung der Luftsicherheit vornimmt, unterzeichnete Erklärung der Unabhängigkeit in Bezug auf die validierte Stelle.

11.6.5.2. Der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit stellt das Niveau der Erreichung der in der Prüfliste enthaltenen Ziele fest und dokumentiert die Feststellungen in dem entsprechenden Teil der Prüfliste.

11.6.5.3. In einer Verpflichtungserklärung hat sich die validierte Stelle zu verpflichten, die Tätigkeiten unter Anwendung der erfolgreich validierten betrieblichen Standards fortzusetzen.

11.6.5.4. Die validierte Stelle kann ihre Zustimmung oder Ablehnung des im Validierungsbericht festgestellten Niveaus der Zielerreichung erklären. Eine solche Erklärung wird Bestandteil des Validierungsberichts.

11.6.5.5. Die Paginierung, das Datum der EU-Validierung der Luftsicherheit und die Paraphen des Validierungsprüfers und der validierten Stelle auf jeder Seite weisen die Integrität des Validierungsberichts dar. ►M5 Die manuelle Paraphierung auf jeder Seite kann durch eine elektronische Signatur des gesamten Dokuments ersetzt werden. ◄

▼M12

11.6.5.6. Standardmäßig ist der Bericht in englischer Sprache abzufassen und innerhalb von höchstens einem Monat nach der Überprüfung am Betriebsstandort der zuständigen Behörde sowie der validierten Stelle zu übermitteln.

Die zuständige Behörde bewertet den Validierungsbericht innerhalb von höchstens sechs Wochen nach dessen Eingang.

▼M12

Betrifft der Bericht Luftfahrtunternehmen, Betreiber oder Stellen, die für die Zwecke einer bestehenden Benennung validiert werden, die nach Ablauf der in den vorstehenden Absätzen genannten Zeiträume ausläuft, kann die zuständige Behörde für den Abschluss der Bewertung einen längeren Zeitraum festlegen.

In diesem Fall und sofern keine weiteren Informationen und Belege für den erfolgreichen Abschluss der Bewertung benötigt werden, stellt die zuständige Behörde sicher, dass das Verfahren vor Ablauf der Gültigkeit des Status abgeschlossen wird.

Innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Berichts erhält der Validierungsprüfer eine schriftliche Rückmeldung über die Qualität des Berichts, gegebenenfalls mit Empfehlungen und Bemerkungen, die die zuständige Behörde für erforderlich hält. Gegebenenfalls wird der zuständigen Behörde, die den Validierungsprüfer zugelassen hat, eine Kopie dieser Rückmeldung übermittelt.

Für die Zwecke der Benennung anderer Luftfahrtunternehmen, Betreiber oder Stellen gemäß dieser Verordnung kann eine zuständige Behörde bei der zuständigen Behörde, die einen Validierungsbericht in ihrer Landessprache erstellt oder die den die Validierung durchführenden Validierungsprüfer hierzu aufgefordert hat, eine Kopie des vollständigen Validierungsberichts in englischer Sprache anfordern, den sie innerhalb von fünfzehn Tagen erhalten muss.

▼B

11.7. GEGENSEITIGE ANERKENNUNG DER SCHULUNG

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

▼M2

ANLAGE 11-A

ERKLÄRUNG DER UNABHÄNGIGKEIT — EU-VALIDIERUNGSPRÜFER FÜR DIE LUFTSICHERHEIT

a) Ich bestätige, dass ich das Niveau der Einhaltung der Vorschriften durch die validierte Stelle in unparteiischer und objektiver Weise ermittelt habe.

b) Ich bestätige, dass ich derzeit und in den beiden vorangegangenen Jahren kein Beschäftigter der validierten Stelle bin bzw. war.

c) Ich bestätige, dass ich kein wirtschaftliches oder sonstiges unmittelbares oder mittelbares Interesse am Ergebnis der Validierungstätigkeit, an der validierten Stelle oder an mit ihr verbundenen Unternehmen/Stellen habe.

d) Ich bestätige, dass ich derzeit und in den vorangegangenen 12 Monaten keine Geschäftsbeziehungen mit der validierten Stelle in Bereichen, die mit der Luftsicherheit in Zusammenhang stehen, wie Schulung und Beratung, über die Validierung hinaus habe bzw. hatte.

e) Ich bestätige, dass der Bericht über die EU-Validierung der Luftsicherheit auf einer gründlichen, auf ermittelten Tatsachen gegründeten Bewertung der einschlägigen Sicherheitsdokumentation beruht, die Folgendes umfasst:

   — das Sicherheitsprogramm der validierten Stelle oder ein gleichwertiges Dokument und

   — die Vor-Ort-Überprüfung seiner Umsetzung.

f) Ich bestätige, dass der Bericht über die EU-Validierung der Luftsicherheit auf einer Bewertung aller sicherheitsrelevanten Bereiche beruht, zu denen der Validierungsprüfer auf der Grundlage der einschlägigen EU-Prüfliste Stellung zu nehmen hat.

g) Ich bestätige, dass ich bei der Validierung mehrerer Stellen in einer gemeinsamen Aktion eine Methodik angewandt habe, die die Erstellung getrennter Berichte über die EU-Validierung der Luftsicherheit für jede validierte Stelle ermöglicht und die Objektivität und Unparteilichkeit der Tatsachenermittlung und Bewertung gewährleistet.

▼M2

h) Ich bestätige, dass ich keinerlei finanzielle oder sonstige Vorteile angenommen habe, ausgenommen ein angemessenes Entgelt für die Validierung und eine Erstattung der Reise- und Aufenthaltskosten.

Ich übernehme die volle Verantwortung für den Bericht über die EU-Validierung der Luftsicherheit.

Name der validierten Stelle:

Name des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit:

Datum:

Unterschrift:

▼B

12. SICHERHEITSAUSRÜSTUNG

▼M10

12.0. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN UND GENEHMIGUNGEN FÜR SICHERHEITSAUSRÜSTUNGEN

12.0.1. **Allgemeine Bestimmungen**

12.0.1.1. 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 sicher, dass die Ausrüstungen den Anforderungen dieses Kapitels entsprechen.

Die in diesem Kapitel enthaltenen und gemäß Beschluss (EU, Euratom) 2015/444 ([1]) als Verschlusssache eingestuften Informationen, erhalten die Hersteller von der zuständigen Behörde nur in dem Umfang, in dem die betreffenden Informationen benötigt werden.

12.0.1.2. Alle Teile der Sicherheitsausrüstungen müssen routinemäßig überprüft werden.

12.0.1.3. Die Hersteller von Ausrüstungen müssen ein Betriebskonzept zur Verfügung stellen, auf dessen Grundlage die Ausrüstungen bewertet und eingesetzt werden.

12.0.1.4. Werden mehrere Sicherheitsausrüstungen kombiniert, so müssen sie sowohl einzeln als auch zu einem System kombiniert den festgelegten Spezifikationen entsprechen und die in diesem Kapitel genannten Standards erfüllen.

12.0.1.5. Die Ausrüstungen müssen gemäß den Vorgaben der Ausrüstungshersteller aufgestellt, eingebaut und gewartet werden.

12.0.2. **Genehmigung von Sicherheitsausrüstungen**

▼M12

12.0.2.1. Vorbehaltlich der Nummer 12.0.5 dürfen die folgenden Sicherheitsausrüstungen nur dann nach dem 1. Oktober 2020 eingebaut werden, wenn sie mit den in der Nummer 12.0.2.5 genannten Kennzeichnungen „EU-Stempel“ oder „EU-Stempel (vorläufig)“ versehen sind.

a) Metalldetektorschleusen (WTMD-Geräte),

b) Sprengstoffdetektoren (EDS-Geräte),

c) Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräte),

d) Flüssigsprengstoff-Detektoren (LEDS-Geräte),

e) Metalldetektoren (MDE-Geräte),

f) Sicherheitsscanner,

g) Schuh-Scanner,

h) Detektoren für explosionsfähige Dämpfe (EVD-Geräte).

([1]) Beschluss (EU, Euratom) 2015/444 der Kommission vom 13. März 2015 über die Sicherheitsvorschriften für den Schutz von EU-Verschlusssachen (ABl. L 72 vom 17.3.2015, S. 53).

▼M10

12.0.2.2. Die Kommission genehmigt die in Nummer 12.0.2.1 aufgeführten Sicherheitsausrüstungen und vergibt die „EU-Stempel“-Kennzeichnung.

▼M12

12.0.2.3. Die „EU-Stempel“-Kennzeichnung für Sicherheitsausrüstungen, die durch Prüfstellen getestet wurden, die die Maßnahmen zur Qualitätskontrolle gemäß dem gemeinsamen Bewertungsprozess der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz durchführen, wird unter der Verantwortung der zuständigen Behörde vergeben.

▼M10

12.0.2.4. Die Kommission kann eine „EU-Stempel“-Kennzeichnung für Sicherheitsausrüstungen nur vergeben, nachdem sie die Prüfberichte für die betreffende Ausrüstung oder die Berichte der Stufe 2 des gemeinsamen Bewertungsprozesses der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz erhalten hat.

Die Kommission kann zusätzliche Informationen zu den Prüfberichten anfordern.

12.0.2.5. Die Kommission kann eine „EU-Stempel“-Kennzeichnung für Sicherheitsausrüstungen nach Bestätigung durch den gemeinsamen Bewertungsprozess der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz vergeben. Diese Ausrüstungen kommen automatisch für die „EU-Stempel“-Kennzeichnung infrage und erhalten bis zur endgültigen Genehmigung die Kennzeichnung „EU-Stempel (vorläufig)“.

Einbau und Einsatz von Sicherheitsausrüstungen mit der Kennzeichnung „EU-Stempel (vorläufig)“ sind zulässig.

12.0.3. **„EU-Stempel“-Kennzeichnung und Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette — Sicherheitsausrüstungen**

12.0.3.1. Die in Nummer 12.0.2.1 aufgeführten Sicherheitsausrüstungen, für die die Kennzeichnung „EU-Stempel“ erteilt wurde, werden in die „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette — Sicherheitsausrüstungen“ eingegeben.

12.0.3.2. Die Kennzeichnung „EU-Stempel“ muss von den Herstellern an von der Kommission genehmigten Sicherheitsausrüstungen so angebracht werden, dass sie auf einer Seite sichtbar ist.

12.0.3.3. Ausrüstungen mit „EU-Stempel“-Kennzeichnung müssen mit Hardware- und Softwareversionen eingebaut werden, die ihrer Beschreibung in der „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette — Sicherheitsausrüstungen“ entsprechen.

12.0.3.4. Unbeschadet der Nummern 12.0.4 und 12.0.5 haben Sicherheitsausrüstungen mit „EU-Stempel“-Kennzeichnung den Vorteil der gegenseitigen Anerkennung, weshalb sie in allen Mitgliedstaaten im Hinblick auf Verfügbarkeit, Einsatz und Nutzung anerkannt werden müssen.

12.0.3.5. Die Kommission wird die „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette — Sicherheitsausrüstungen“ weiterhin pflegen.

12.0.3.6. Ein Eintrag in der „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette — Sicherheitsausrüstungen“ muss folgende Informationen enthalten:

a) eine eindeutige alphanumerische Kennung,

b) den Namen des Herstellers,

c) die Bezeichnung,

d) die detaillierte Konfiguration mit mindestens

i) der Hardware-Version,

ii) dem Detektions-Algorithmus,

iii) der Systemsoftware-Version, wenn nötig,

iv) der Version der zusätzlichen Hardware-Komponente, wenn nötig, und

v) der Version des Betriebskonzepts, wenn nötig,

▼M10

e) den erreichten Standard,

f) den Status der Ausrüstung unter Angabe einer der folgenden Eigenschaften:

i) „EU-Stempel“,

ii) „EU-Stempel (vorläufig)“,

iii) „EU-Stempel (ausgesetzt)“,

iv) „EU-Stempel (entzogen)“,

v) „EU-Stempel (obsolet)“,

g) das Datum der Erteilung des Ausrüstungsstatus.

12.0.4. **Aussetzung und Entzug der „EU-Stempel“-Kennzeichnung**

12.0.4.1. Auf Ersuchen der Mitgliedstaaten oder von Amts wegen kann die Kommission den Kennzeichnungsstatus „EU-Stempel“ und „EU-Stempel (vorläufig)“ einer Sicherheitsausrüstung ohne Vorankündigung aussetzen, wenn sie Informationen erhält, aus denen hervorgeht, dass die Ausrüstung nicht den der Genehmigung zugrunde liegenden Standard erfüllt. Hierbei aktualisiert die Kommission die „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette — Sicherheitsausrüstungen“ entsprechend.

12.0.4.2. Sicherheitsausrüstungen, deren Kennzeichnungsstatus „EU-Stempel“ oder „EU-Stempel (vorläufig)“ ausgesetzt ist, können nicht mehr eingesetzt werden, und die bereits eingebauten Teile müssen gegebenenfalls durch Ausgleichsmaßnahmen ergänzt werden.

12.0.4.3. Auf Ersuchen der Mitgliedstaaten oder von Amts wegen kann die Kommission den Kennzeichnungsstatus „EU-Stempel“ und „EU-Stempel (vorläufig)“ einer Sicherheitsausrüstung entziehen, wenn sie der Auffassung ist, dass die Sicherheitsausrüstung nicht mehr den der Genehmigung zugrunde liegenden Standard erfüllt.

12.0.4.4. Sicherheitsausrüstungen, deren Kennzeichnungsstatus „EU-Stempel“ oder „EU-Stempel (vorläufig)“ entzogen oder obsolet wurde, können ab dem Zeitpunkt nicht mehr eingesetzt werden, an dem der entsprechende Status in der Datenbank der „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette — Sicherheitsausrüstungen“ erfasst wurde.

12.0.4.5. Die Kommission kann den Kennzeichnungsstatus „EU-Stempel“ und „EU-Stempel (vorläufig)“ wieder einsetzen, sobald ihr Informationen darüber vorliegen, dass die die Sicherheitsausrüstung den der Genehmigung zugrunde liegenden Standard wieder erfüllt.

12.0.5. **Strengere Maßnahmen für Sicherheitsausrüstungen und nationale Genehmigungen**

12.0.5.1. Mitgliedstaaten können durch strengere Maßnahmen für Sicherheitsausrüstungen vom Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung abweichen. Sie teilen der Kommission diese Maßnahmen, ihre Genehmigungen für Sicherheitsausrüstungen und die Maßnahmen mit, die sie getroffen haben, um sicherzustellen, dass die von ihnen zugelassenen Sicherheitsausrüstungen die in diesem Kapitel festgelegten Standards erfüllen.

12.0.5.2. Mitgliedstaaten können vom Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung abweichen, wenn sie ihre eigenen nationalen Genehmigungsmechanismen für Sicherheitsausrüstungen anwenden. Sie teilen der Kommission diese Mechanismen, ihre Genehmigungen für Sicherheitsausrüstungen und die zusätzlichen Maßnahmen mit, die sie getroffen haben, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsausrüstungen die in diesem Kapitel festgelegten Standards erfüllen.

▼M12

12.0.5.3. Sicherheitsausrüstungen, die auf nationaler Ebene auf der Grundlage der Nummer 12.0.5.1 oder 12.0.5.2 genehmigt wurden, erhalten nicht automatisch die „EU-Stempel“-Kennzeichnung.

▼B

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 durch die WTMD muss ungeachtet der Lage und Ausrichtung des Metallgegenstandes erfolgen.

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 Arten von Alarm müssen bis auf eine Entfernung von zwei Metern wahrnehmbar sein.

12.1.1.7. Der optische Alarm muss einen Hinweis auf die Intensität des von der WTMD empfangenen Signals geben.

▼M5

———————

▼B

12.1.2. **Standards für WTMD**

12.1.2.1. Für WTMD gelten zwei Standards. Die einzelnen Anforderungen dieser Standards sind in dem Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

12.1.2.2. Alle ausschließlich für die Kontrolle von Personen, die keine Fluggäste sind, eingesetzten WTMD müssen mindestens dem Standard 1 entsprechen.

12.1.2.3. Alle für die Kontrolle von Fluggästen eingesetzten WTMD müssen dem Standard 2 entsprechen.

12.1.3. **Zusätzliche Anforderungen für WTMD**

Alle WTMD, für die ein Installierungsvertrag seit dem 5. Januar 2007 geschlossen 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, und

d) Berechnung der Anzahl der ausgelösten Alarme im Verhältnis zur Zahl der kontrollierten Personen in Prozent.

12.1.4. **Zusätzliche Anforderungen für WTMD in Verbindung mit Schuh-Metalldetektoren (SMD-Geräten)**

12.1.4.1. Alle WTMD, die in Verbindung mit Schuh-Metalldetektoren (SMD-Geräten) eingesetzt werden, müssen zumindest spezifische Metallgegenstände einzeln oder in Kombination erkennen und mit einer visuellen Anzeige melden können, wobei die Anzeige der Höhe entsprechen muss, in der sich die Gegenstände an der Person befinden, die die WTMD durchschreitet. Dies muss ungeachtet der Art und Zahl der Gegenstände und ihrer Ausrichtung erfolgen.

▼B

12.1.4.2. Alle WTMD, die in Verbindung mit SMD-Geräten eingesetzt werden, müssen Metallgegenstände an einer Person in mindestens zwei Zonen erkennen und mit Alarm melden können. Die erste Zone entspricht dem Unterschenkel einer Person und muss vom Boden bis zu einer Höhe von höchstens 35 cm über dem Boden reichen. Alle anderen Zonen müssen oberhalb der ersten Zone liegen.

12.2. METALLDETEKTOR-HANDGERÄTE (HHMD)

12.2.1. Die Metalldetektor-Handgeräte (HHMD) müssen sowohl Eisen- als auch Nichteisenmetalle erkennen können. Die Erkennung und die Ermittlung der Position des 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 erkennen. Der Alarm muss bis auf eine Entfernung von einem Meter wahrnehmbar sein.

12.2.4. Die Funktionsweise der HHMD darf nicht durch Störquellen beeinträchtigt werden.

12.2.5. Die HHMD müssen eine visuelle Anzeige haben, die erkennen lässt, dass die Ausrüstung in Betrieb ist.

12.3. RÖNTGENGERÄTE

Röntgengeräte müssen den im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegten spezifischen Anforderungen entsprechen.

▼M13

12.3.1. Bei allen ab spätestens dem 1. Januar 2023 installierten Ausrüstungen, die in der Union für die Kontrolle von Fracht und Post sowie von Post und Material von Luftfahrtunternehmen, die Sicherheitskontrollen nach Kapitel 6 unterliegen, eingesetzt werden sollen, muss es sich um Multi-View-Geräte handeln.

Die zuständige Behörde kann aus objektiven Gründen die Verwendung von vor dem 1. Januar 2023 installierten Single-View-Röntgengeräten bis zu folgenden Zeitpunkten gestatten:

a) vor dem 1. Januar 2016 installierte Single-View-Röntgengeräte bis spätestens 31. Dezember 2025,

b) nach dem 1. Januar 2016 installierte Single-View-Röntgengeräte für eine Höchstdauer von zehn Jahren ab dem Zeitpunkt des Einbaus oder bis spätestens 31. Dezember 2027, je nachdem, welcher Zeitpunkt der frühere ist.

Die zuständige Behörde unterrichtet die Kommission, wenn sie die Bestimmungen von Unterabsatz 2 anwendet.

▼B

12.4. SPRENGSTOFFDETEKTOREN (EDS-GERÄTE)

12.4.1. **Allgemeine Grundsätze**

12.4.1.1. Sprengstoffdetektoren (EDS-Geräte) müssen in der Lage sein, Sprengstoff ab einer bestimmten Menge und in darüber hinausgehenden Einzelmengen in Gepäckstücken oder sonstigen Versandstücken aufzuspüren und durch Alarm zu melden.

12.4.1.2. Die Entdeckung muss unabhängig von Form, Anordnung oder Ausrichtung des Sprengstoffs erfolgen.

▼B

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.

▼M12

12.4.2. **Standards für EDS-Geräte**

12.4.2.1. Alle EDS-Geräte müssen folgende Anforderungen erfüllen:

a) Alle vor dem 1. September 2014 installierten Geräte müssen mindestens dem Standard 2 entsprechen.

b) Alle vom 1. September 2014 bis zum 31. August 2022 installierten Geräte müssen mindestens dem Standard 3 entsprechen.

c) Alle vom 1. September 2022 bis zum 31. August 2026 installierten Geräte müssen mindestens dem Standard 3.1 entsprechen.

d) Alle ab dem 1. September 2026 installierten Geräte müssen mindestens dem Standard 3.2 entsprechen.

12.4.2.2. Die Gültigkeit von Standard 2 erlischt am 1. September 2021.

12.4.2.3. Für die Zwecke der Genehmigung der Verlängerung des Einsatzes von EDS-Geräten nach Standard 2 gelten die vier nachstehenden Flughafenkategorien:

a) Kategorie I — Flughafen mit mehr als 25 Mio. Fluggästen im Jahr 2019,

b) Kategorie II — Flughafen mit Liniendiensten zu mindestens einem der in Anlage 5-A dieser Verordnung aufgeführten Drittländer mit Ausnahme des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland;

c) Kategorie III — Flughafen, der im Jahr 2019 das höchste Verkehrsaufkommen in den einzelnen Mitgliedstaaten hatte und der nicht bereits unter die Kategorie I oder II fällt,

d) Kategorie IV — sonstiger Flughafen.

12.4.2.4. Die zuständige Behörde kann den Einsatz von Standard-2-EDS-Geräten ab dem 1. September 2021 gemäß der folgenden Tabelle gestatten:

	Standard 2-EDS-Geräte, die vor dem 1. Januar 2011 installiert wurden,	Standard 2-EDS-Geräte, die zwischen dem 1. Januar 2011 und dem 1. September 2014 installiert wurden,
Flughäfen der Kategorie I	1. März 2022	1. März 2023
Flughäfen der Kategorie II oder III	1. September 2022	1. September 2023
Flughäfen der Kategorie IV	1. März 2023	1. März 2024

▼M13

Zusätzlich kann die zuständige Behörde die Verwendung von Standard-2-EDS-Geräten für die Kontrolle von Fracht und Post sowie von Post und Material von Luftfahrtunternehmen, die Sicherheitskontrollen nach Kapitel 6 unterliegen, bis spätestens 1. September 2022 gestatten.

▼M12

12.4.2.5. Die zuständige Behörde unterrichtet die Kommission, wenn sie die Fortsetzung des Einsatzes von Standard-2-EDS-Geräten ab dem 1. September 2021 gestattet.

12.4.2.6. Alle EDS-Geräte, die für die Kontrolle von Handgepäck ausgelegt sind, müssen mindestens dem Standard C1 entsprechen.

12.4.2.7. Alle EDS-Geräte, die für die Kontrolle von Handgepäck ausgelegt sind, das tragbare Computer oder andere größere elektrisch betriebene Gegenstände enthält, müssen mindestens dem Standard C2 entsprechen.

▼M12

12.4.2.8. Alle EDS-Geräte, die für die Kontrolle von Handgepäck ausgelegt sind, das tragbare Computer oder andere größere elektrisch betriebene Gegenstände oder Flüssigkeiten, Aerosole oder Gele enthält, müssen mindestens dem Standard C3 entsprechen.

12.4.2.9. Alle EDS-Geräte, die dem Standard C3 entsprechen, gelten als gleichwertig mit LEDS-Geräten, die dem Standard 2 für die Kontrolle von Flüssigkeiten, Aerosolen oder Gelen entsprechen.

▼B

12.4.3. **Anforderungen an die Bildqualität von EDS-Geräten**

Die Bildqualität von EDS-Geräten muss den im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegten detaillierten Anforderungen entsprechen.

12.5. BILDPROJEKTION GEFÄHRLICHER GEGENSTÄNDE (THREAT IMAGE PROJECTION — TIP)

12.5.1. **Allgemeine Grundsätze**

12.5.1.1. Mit der Bildprojektion gefährlicher Gegenstände (Threat Image Projection — TIP) muss es möglich sein, kombinierte Bilder gefährlicher Gegenstände (CTI-Bilder) oder fiktive Bilder gefährlicher Gegenstände (FTI-Bilder) zu projizieren.

CTI-Bilder sind Röntgenbilder von Gepäckstücken oder sonstigen Versandstücken, die gefährliche Gegenstände enthalten.

FTI-Bilder sind Röntgenbilder gefährlicher Gegenstände, die in Röntgenbilder durchleuchteter Gepäckstücke oder sonstiger Versandstücke hineinprojiziert werden.

Die gefährlichen Gegenstände müssen in den Röntgenbildern von Gepäckstücken und anderen Versandstücken gleichmäßig verteilt und nicht in unveränderlicher Position erscheinen.

Es muss möglich sein, den Prozentsatz der zu projizierenden CTI- und FTI-Bilder einzustellen.

Bei Verwendung von CTI-Bildern

a) muss durch das Betriebskonzept gewährleistet sein, dass die Kontrollperson die Gepäckstücke oder sonstigen Versandstücke, die in das Röntgengerät oder EDS-Gerät eingeführt werden, nicht sehen kann und nicht feststellen kann, ob ihr ein CTI-Bild angezeigt wird oder angezeigt werden könnte; und

b) muss durch das TIP-System und die Bibliotheksgröße nach vernünftigem Ermessen gewährleistet sein, dass einer Kontrollperson dasselbe CTI-Bild innerhalb von 12 Monaten nicht noch einmal angezeigt wird.

▼M5

Wird die Bildprojektion gefährlicher Gegenstände mit CTI-Bildern bei EDS-Geräten verwendet, die ausschließlich für die Kontrolle von aufgegebenem Gepäck eingesetzt werden, gilt die Anforderung nach Buchstabe b erst ab dem 1. September 2020.

▼B

12.5.1.2. Die Bildprojektion gefährlicher Gegenstände darf Leistung und normale Funktionsweise von Röntgengeräten oder EDS-Geräten nicht beeinträchtigen.

Die Kontrollperson darf keinen Hinweis darauf erhalten, dass die Projektion eines CTI- oder FTI-Bildes bevorsteht oder erfolgt ist, bevor eine Meldung gemäß Nummer 12.5.2.2 erscheint.

12.5.1.3. Die Funktionen für die Verwaltung der Bildprojektion gefährlicher Gegenstände müssen geschützt werden und dürfen nur befugten Personen zugänglich sein.

12.5.1.4. Es ist ein TIP-Beauftragter einzusetzen, der für das Konfigurationsmanagement des TIP-Systems zuständig ist.

12.5.1.5. Die zuständige Behörde hat die korrekte Anwendung der TIP-Systeme regelmäßig zu überwachen und sicherzustellen, dass die Systeme ordnungsgemäß konfiguriert sind, einschließlich der realistischen und relevanten Projektion von CTI- und FTI-Bildern, sofern diese verwendet werden, und die Systeme den Anforderungen entsprechen und über aktualisierte Bibliotheken verfügen.

▼B

12.5.2. **Struktur des Systems zur Bildprojektion gefährlicher Gegenstände (TIP)**

12.5.2.1. Das System zur Bildprojektion gefährlicher Gegenstände beinhaltet zumindest Folgendes:

a) eine Bibliothek von CTI- oder FTI-Bildern und

b) Funktionen für die Anzeige und das Löschen von Meldungen und

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 ein CTI- oder FTI-Bild projiziert wurde,

b) wenn die Kontrollperson nicht reagiert hat und ein CTI- oder FTI-Bild projiziert wurde,

c) wenn die Kontrollperson reagiert hat und kein CTI- oder FTI-Bild projiziert wurde,

d) wenn der Versuch der Projektion eines CTI- oder FTI-Bildes 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 der Buchstaben a und b muss die Meldung zusammen mit dem CTI- oder FTI-Bild erscheinen.

12.5.2.3. Der Zugang zu Geräten, bei denen die Bildprojektion gefährlicher Gegenstände installiert ist und eingesetzt wird, muss an die Eingabe einer eindeutigen Kennung durch die Kontrollperson gebunden sein.

12.5.2.4. Die Bildprojektion gefährlicher Gegenstände 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. Die Struktur von Systemen zur Bildprojektion gefährlicher Gegenstände unterliegt den zusätzlichen Bestimmungen des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission.

12.6. SPRENGSTOFFSPURENDETEKTOREN (ETD-GERÄTE)

12.6.1. Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräte) müssen in der Lage sein, Spuren von Partikeln oder Gasen von kontaminierten Oberflächen oder aus dem Inhalt von Gepäck- oder Versandstücken aufzunehmen und zu analysieren und durch Alarm das Vorhandensein von Sprengstoff zu melden. Für die Zwecke der Kontrolle müssen ETD-Geräte alle folgenden Anforderungen erfüllen:

a) Verbrauchsmaterial darf nicht über die Empfehlungen des Verbrauchsmaterialherstellers hinaus verwendet werden oder falls die Leistung des Verbrauchsmaterials dem Anschein nach durch Verwendung nachgelassen hat.

b) ETD-Geräte dürfen nur in einer Umgebung verwendet werden, für die die Geräte zugelassen wurden.

Es müssen Standards für ETD-Geräte für die Probenahme von Partikeln und Gasen zugrunde gelegt werden. Die einzelnen Anforderungen dieser Standards sind in dem Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

12.6.2. Der Standard für ETD-Geräte, die Proben von Partikeln nehmen, gilt für ETD-Geräte, die ab dem 1. September 2014 eingesetzt werden.

▼M11

12.6.3. Die zuständige Behörde kann den Betrieb von ETD-Geräten ohne Zertifizierung, die vor dem 1. Juli 2014 eingesetzt wurden, nach den Anforderungen der Anlage 12-L zur Probenahme von Partikeln längstens bis 1. Juli 2021 genehmigen.

▼B

12.7. AUSRÜSTUNGEN FÜR DIE KONTROLLE VON FLÜSSIGKEITEN, AEROSOLEN UND GELEN (LAG)

12.7.1. **Allgemeine Grundsätze**

12.7.1.1. LEDS-Geräte müssen in der Lage sein, festgelegte und darüber hinaus gehende Mengen an gefährlichen Substanzen in LAG zu erkennen und durch einen Alarm auf diese hinzuweisen.

▼M2

12.7.1.2. Die Ausrüstung ist so zu verwenden, dass die Position und Ausrichtung des Behälters eine optimale Nutzung der Detektionskapazitäten gewährleisten.

12.7.1.3. 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,

d) bei einer für die Analyse zu großen Dichte des Inhalts des kontrollierten Gepäckstücks.

———————

▼B

12.7.2. **Standards für Flüssigsprengstoff-Detektoren (LEDS-Geräte)**

12.7.2.1. Für LEDS-Geräte gelten drei Standards. Die einzelnen Anforderungen dieser Standards sind in dem Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

▼M2

12.7.2.2. Alle LEDS-Geräte müssen dem Standard 2 entsprechen.

———————

▼B

12.7.3. **Zulassung von Geräten zur Kontrolle von LAG**

Geräte, die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats oder in ihrem Namen als den im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegtem Standards entsprechend zugelassen wurden, werden auch von anderen Mitgliedstaaten als diesen Standards entsprechend anerkannt. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die Namen und auf Anfrage weitere relevante Einzelheiten zu den für die Zulassung von Geräten benannten Stellen. Die Kommission unterrichtet die übrigen Mitgliedstaaten über diese Stellen.

12.8. KONTROLLVERFAHREN MIT EINSATZ NEUER TECHNOLOGIEN

12.8.1. Ein Mitgliedstaat kann unter folgenden Bedingungen ein Kontrollverfahren zulassen, bei dem neue Technologien eingesetzt werden, die nicht in dieser Verordnung erfasst sind:

a) es wird eingesetzt, um ein neues Kontrollverfahren zu bewerten, und

b) es hat keine negativen Auswirkungen auf das erreichte Gesamtniveau der Sicherheit, und

c) die Betroffenen, einschließlich der Fluggäste, werden angemessen darüber unterrichtet, dass ein Versuch stattfindet.

▼B

12.8.2. Vor der geplanten Einführung unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten schriftlich über das neue Kontrollverfahren, 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 Buchstabe 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 Union 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 Union 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.

12.9. SPRENGSTOFFSPÜRHUNDE

12.9.1. **Allgemeine Grundsätze**

12.9.1.1. Ein Sprengstoffspürhund muss in der Lage sein, die festgelegten und höhere Einzelmengen Sprengstoff zu entdecken und anzuzeigen.

12.9.1.2. Die Entdeckung muss unabhängig von Form, Anordnung oder Ausrichtung des Sprengstoffs erfolgen.

12.9.1.3. Der Sprengstoffspürhund muss Alarm in Form einer Passivreaktion geben, wenn er Sprengstoffe nach Anlage 12-D des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission entdeckt.

12.9.1.4. Ein Sprengstoffspürhund und sein Hundeführer können für Kontrollen eingesetzt werden, wenn sie sowohl jeder für sich als auch 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.

▼B

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 des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 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 des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

12.9.2.2. Ein Sprengstoffspürhunde-Team, das für die Kontrolle von Personen, Handgepäck, von anderen Personen 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.

▼M2

12.9.2.5. Ein Sprengstoffspürhund, der zur Sprengstofferkennung eingesetzt wird, ist mit geeigneten Mitteln zu versehen, die eine eindeutige Identifizierung des Spürhundes ermöglichen.

▼B

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.

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 Ausbilder vorzunehmen, die gemäß Nummer 11.5 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.

▼B

Erstschulung von Sprengstoffspürhunde-Teams

12.9.3.7. Ein Sprengstoffspürhunde-Team ist einer Erstschulung gemäß Nummer 12.9.3 des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission zu unterziehen.

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 des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 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 des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 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 alle folgenden Kompetenzen gemessen werden:

a) Fähigkeit des Sprengstoffspürhundes, die Detektionsleistung gemäß Anlage 12-D des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission zu erbringen;

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,

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 des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission durchzuführen.

▼B

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 des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission unterliegen.

12.9.6. **Kontrollmethodik**

Weitere detaillierte Anforderungen sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

12.10. METALLDETEKTOREN (MDE)

Detaillierte Bestimmungen bezüglich der Verwendung von Metalldetektoren (MDE) sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

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 oder 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 allen 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,

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.

▼B

Sicherheitsscanner für die Kontrolle von Fluggästen sind in Übereinstimmung mit der Empfehlung 1999/519/EG des Rates [1] und der Richtlinie 2013/35/EU des Europäischen Parlaments und des Rates [2] einzuführen und einzusetzen.

12.11.2. **Standards für Sicherheitsscanner**

Die Leistungsanforderungen für Sicherheitsscanner sind in Anlage 12-K festgelegt, die als „CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL“ eingestuft und im Einklang mit dem Beschluss (EU, Euratom) 2015/444 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.

▼M5

12.11.2.3. Standard 2.1 gilt für Sicherheitsscanner, die ab dem 1. Januar 2021 installiert werden.

12.12. SCHUH-SCANNER

12.12.1. **Allgemeine Grundsätze**

12.12.1.1. Schuh-Metalldetektoren (SMD-Geräte) müssen zumindest spezifische Metallgegenstände einzeln oder zusammen mit anderen Objekten erkennen und mit Alarm melden können.

12.12.1.2. Schuh-Sprengstoffdetektoren (SED-Geräte) müssen zumindest spezifische Sprengstoffe erkennen und mit Alarm melden können.

12.12.1.3. Die Erkennung durch das SMD- und das SED-Gerät muss ungeachtet der Position und Ausrichtung des Metallgegenstandes oder Sprengstoffs erfolgen.

12.12.1.4. SMD- und SED-Geräte sind fest auf einer soliden Unterlage zu installieren.

12.12.1.5. SMD- und SED-Geräte müssen eine visuelle Anzeige haben, die erkennen lässt, dass das Gerät in Betrieb ist.

12.12.1.6. Die Vorrichtungen zur Justierung der Detektionseinstellungen von SMD- und SED-Geräten müssen geschützt und nur für befugte Personen zugänglich sein.

12.12.1.7. Das SMD-Gerät muss bei Erkennung der in Nummer 12.12.1.1 genannten Metallgegenstände zumindest einen optischen und einen akustischen Alarm auslösen. Beide Arten von Alarm müssen bis auf eine Entfernung von einem Meter wahrnehmbar sein.

12.12.1.8. Das SED-Gerät muss bei Erkennung der in Nummer 12.12.1.2 genannten Sprengstoffe zumindest einen optischen und einen akustischen Alarm auslösen. Beide Arten von Alarm müssen bis auf eine Entfernung von einem Meter wahrnehmbar sein.

[1] Empfehlung 1999/519/EG des Rates vom 12. Juli 1999 zur Begrenzung der Exposition der Bevölkerung gegenüber elektromagnetischen Feldern (0 Hz — 300 GHz) (ABl. L 199 vom 30.7.1999, S. 59).

[2] Richtlinie 2013/35/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2013 über Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen (elektromagnetische Felder) (20. Einzelrichtlinie im Sinne des Artikels 16 Absatz 1 der Richtlinie 89/391/EWG) und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/40/EG (ABl. L 179 vom 29.6.2013, S. 1).

▼M5

12.12.2. **Standards für SMD-Geräte**

12.12.2.1. Für SMD-Geräte gelten zwei Standards. Die einzelnen Anforderungen dieser Standards sind in dem Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

12.12.2.2. Alle ausschließlich für die Kontrolle von Personen, die keine Fluggäste sind, eingesetzten SMD-Geräte müssen mindestens dem Standard 1 entsprechen.

12.12.2.3. Alle für die Kontrolle von Fluggästen eingesetzten SMD-Geräte müssen dem Standard 2 entsprechen.

12.12.2.4. Zur Klärung eines an einer Metalldetektorschleuse (WTMD) ausgelösten Alarms müssen alle SMD-Geräte in einem Bereich arbeiten, der von der den Schuh tragenden Oberfläche bis zu einer Höhe von mindestens 35 cm reicht.

12.12.3. **Standards für SED-Geräte**

12.12.3.1. Die einzelnen Anforderungen dieses Standards sind in dem Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

▼B

12.13. AUTO-CLEAR-SOFTWARE (ACS)

12.13.1. **Allgemeine Grundsätze**

12.13.1.1. Auto-Clear-Software (ACS) muss alle von Röntgen- oder EDS-Geräten erzeugten Durchleuchtungsbilder dahingehend bewerten können, ob darauf gefährliche Gegenstände abgebildet sind, und sollte bei einfachen Bildern ohne gefährliche Gegenstände eine unmittelbare Freigabe erteilen können.

12.13.1.2. ACS muss einer Kontrollperson diejenigen Bilder anzeigen, auf denen möglicherweise gefährliche Gegenstände abgebildet sind oder die für die Analyse durch die Software zu komplex sind.

12.13.1.3. ACS darf Leistung und normale Funktionsweise von Röntgengeräten und EDS-Geräten nicht beeinträchtigen.

12.13.1.4. Beim Betrieb der ACS muss der Kontrollperson ein visueller Hinweis angezeigt werden.

12.13.1.5. Bei Verwendung mit EDS-Geräten darf ACS eine Alarmausgabe nicht verhindern.

12.13.1.6. ACS darf CTI-Bilder und die Durchleuchtungsbilder von Röntgengeräten und EDS-Geräten, die mit der Bildprojektion gefährlicher Gegenstände projizierte FTI-Bilder enthalten, nicht freigeben.

12.13.1.7. Die Funktionen für die ACS-Verwaltung müssen geschützt werden und dürfen nur befugten Personen zugänglich sein.

12.13.2. **Leistungsanforderungen**

12.13.2.1. Detaillierte Bestimmungen zu den Leistungsanforderungen an ACS sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

▼M5

12.14. DETEKTOREN FÜR EXPLOSIONSFÄHIGE DÄMPFE (EVD-GERÄTE)

12.14.1. **Standards für EVD-Geräte**

12.14.1.1. Alle für die Kontrolle von aufgegebenem Gepäck oder Fracht eingesetzten EVD-Geräte müssen mindestens dem Standard 1 entsprechen.

12.14.1.2. Alle für die Kontrolle von Personen oder Handgepäck eingesetzten EVD-Geräte müssen mindestens dem Standard 3 entsprechen.

▼M5

12.14.1.3. Die einzelnen Anforderungen dieser Standards sind in dem Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

▼B

ANLAGE 12-A

Detaillierte Bestimmungen zu den Leistungsanforderungen an WTMD und SMD-Geräte sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

ANLAGE 12-B

Detaillierte Bestimmungen zu den Leistungsanforderungen an EDS-Geräte sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

ANLAGE 12-C

Detaillierte Bestimmungen zu den Leistungsanforderungen an Ausrüstungen für die Kontrolle von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

ANLAGE 12-D

Detaillierte Bestimmungen zu den Leistungsanforderungen an Sprengstoffspürhunde sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

ANLAGE 12-E

Detaillierte Bestimmungen zu den Genehmigungsverfahren für Sprengstoffspürhunde sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

ANLAGE 12-F

Detaillierte Bestimmungen zu den Testbereichen und Testbedingungen für die Genehmigung von Sprengstoffspürhunden sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

ANLAGE 12-G

Detaillierte Bestimmungen zu den Anforderungen an die Qualitätskontrolle von Sprengstoffspürhunden sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

ANLAGE 12-H

Detaillierte Bestimmungen zum Bereich „Frei laufende Sprengstoffspürhunde — Standards für die Einsatzmethode“ sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

ANLAGE 12-I

Detaillierte Bestimmungen zum Bereich „Sprengstoffspürhunde für die Sprengstoffgeruchsspurenerkennung an abgesetztem Ort (Remote Explosive Scent Tracing) — Standards für die Einsatzmethode“ sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

ANLAGE 12-J

Detaillierte Bestimmungen zu den Leistungsanforderungen an Metalldetektoren (MDE) sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

ANLAGE 12-K

Detaillierte Bestimmungen zu den Leistungsanforderungen an Sicherheitsscanner sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

ANLAGE 12-L

Detaillierte Bestimmungen zu den Leistungsanforderungen an Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräte) sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

▼B

ANLAGE 12-M

Detaillierte Bestimmungen zu den Leistungsanforderungen an ACS sind im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission festgelegt.

▼M10

ANLAGE 12-N

Detaillierte Bestimmungen für die Leistungsanforderungen für SED sind im Durchführungsbeschluss C(2015)8005 der Kommission festgelegt.

ANLAGE 12-O

Detaillierte Bestimmungen für die Leistungsanforderungen für EVD sind im Durchführungsbeschluss C(2015)8005 der Kommission festgelegt.