



Luftfahrt-Bundesamt

Anleitung zur Erstellung des

**Luftfracht-Sicherheitsprogramms
(Air Cargo Security Program)**

eines reglementierten Beauftragten

Stand Februar 2016

Luftfahrt-Bundesamt

D- 38144 Braunschweig

A. EINLEITUNG

A.1. ALLGEMEINES

Unternehmen, die in Deutschland eine Zulassung als reglementierter Beauftragter für Fracht, Kurier- und Expresssendungen gemäß der 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 und ihrer Durchführungsbestimmungen beantragen, müssen die gesetzlichen Anforderungen und die vom Luftfahrt-Bundesamt vorgeschriebenen Pflichten erfüllen.

Die Erstellung eines Luftfracht-Sicherheitsprogramms ist eine der Voraussetzungen für die Zulassung als reglementierter Beauftragter. Diese Anleitung liefert Vorgaben und Empfehlungen, nach denen das Luftfracht-Sicherheitsprogramm zu erstellen ist.

Im Luftfracht-Sicherheitsprogramm ist das Unternehmen in einer Selbstdarstellung organisatorisch sowie durch Bau- und Gebäudepläne zu beschreiben. Im Luftfracht-Sicherheitsprogramm sind vom antragstellenden Unternehmen alle Verfahren und Maßnahmen darzulegen, die relevant sind, um die gesetzlichen Anforderung an die Luftsicherheit und die vom Luftfahrt-Bundesamt festgelegten Mindeststandards zu erfüllen sowie die hierfür verantwortlichen Mitarbeiter des Unternehmens zu benennen.

Weiterhin verpflichtet sich das antragstellende Unternehmen im Luftfracht-Sicherheitsprogramm zur Erfüllung der von ihm abgegebenen Verpflichtungserklärung. Das Luftfracht-Sicherheitsprogramm bildet damit auch die Grundlage, nach der das Luftfahrt-Bundesamt das Unternehmen als reglementierter Beauftragter in regelmäßigen Abständen auf die Einhaltung der im Luftfracht-Sicherheitsprogramm beschriebenen Regelungen überprüft (Sicherheitsaudit).

Die nachfolgenden Festlegungen stellen die Mindestanforderungen an das vom reglementierten Beauftragten zu erstellende Luftfracht-Sicherheitsprogramm dar.

Der Luftfracht-Sicherheitsbeauftragte des reglementierten Beauftragten ist dafür verantwortlich, das Luftfracht-Sicherheitsprogramm stets auf dem neuesten Stand zu halten und allen, denen das Luftfracht-Sicherheitsprogramm (oder Teile davon) vorliegt, sämtliche Änderungen oder Ergänzungen zukommen zu lassen.

Betriebliche Besonderheiten (z.B. Lage im Sicherheitsbereich eines Flughafens) sind bei der Erstellung des Luftfracht-Sicherheitsprogramms zu berücksichtigen.

Das Luftfracht-Sicherheitsprogramm ist keine Verschlussache, aber auch nur betriebsintern für den Dienstgebrauch zu verwenden, da es sicherheitsrelevante Informationen und Darstellungen enthält. Alle Personen, die mit Aufgaben der Luftsicherheit betraut sind, müssen Kenntnis über den Inhalt des Luftfracht-Sicherheitsprogramms haben sowie dieses anwenden und umsetzen können.

Das Luftfahrt-Bundesamt behält sich Änderungen dieser Anleitung vor.

A.2. RECHTSGRUNDLAGEN

Für die Erstellung des Luftfracht-Sicherheitsprogramms sind die folgenden Regelwerke und Dokumente zu berücksichtigen bzw. ggf. hilfreich bei der Beantwortung spezieller Fragestellungen:

- VERORDNUNG (EG) Nr. 300/2008 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die

Sicherheit in der Zivilluffahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002

- 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 Zivilluffahrt
- VERORDNUNG (EU) 2015/1998 DER KOMMISSION vom 5. November 2015 zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit
- VERORDNUNG (EU) Nr. 18/2010 DER KOMMISSION vom 8. Januar 2010 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Spezifikationen für nationale Qualitätskontrollprogramme im Bereich der Luftsicherheit in der Zivilluffahrt
- VERORDNUNG (EU) Nr. 72/2010 DER KOMMISSION vom 26. Januar 2010 zur Festlegung von Verfahren für die Durchführung von Luftsicherheitsinspektionen der Kommission
- Luftsicherheitsgesetz vom 11. Januar 2005 (BGBl. I S. 78), zuletzt geändert durch Artikel 9a des Gesetzes vom 5. Januar 2007 (BGBl. I S. 2)
- Verordnung zur Einführung von Luftsicherheitsschulungen (LuftSiSchulV) vom 02. April 2008 (BGBl. I S. 647)
- Luftsicherheitsgebührenverordnung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 944), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 2. April 2008 (BGBl. I S. 647) geändert worden ist
- BESCHLUSS DER KOMMISSION vom 16.11.2015 zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit mit Informationen nach Artikel 18 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 [K(2015) 8005 endgültig]

Weitere Informationen zum Thema Luftsicherheit und reglementierter Beauftragter finden Sie auch auf der Homepage des Luftfahrt-Bundesamts unter <http://www.lba.de> unter Luftsicherheit – reglementierter Beauftragter.

Die Verordnungen der Europäischen Gemeinschaften, mit ihren Änderungsverordnungen sind auf der Homepage des Amtsblatts der Europäischen Union unter <http://eur-lex.europa.eu/de/index.htm> zum Herunterladen in elektronischer Form verfügbar. Dort steht auch jeweils eine konsolidierte Fassung der Verordnungen zur Verfügung, in welcher die jeweiligen Änderungen eingearbeitet wurden.

Die relevanten Änderungen des Beschluss K(2015) 8005 endgültig erhalten reglementierte Beauftragte im geschützten Bereich auf der Homepage des Luftfahrt-Bundesamtes.

B. DECKBLATT

Das Deckblatt des Luftfracht-Sicherheitsprogramms ist wie folgt zu gestalten:

Name und ggf. Logo des antragstellenden Unternehmens

**LUFTFRACHT-SICHERHEITSPROGRAMM
AIR CARGO SECURITY PROGRAM**

C. DAS LUFTFRACHT-SICHERHEITSPROGRAMM

KAPITEL 0. GLIEDERUNG UND INHALTSVERZEICHNIS

Das Luftfracht-Sicherheitsprogramm ist nach den folgenden Kapiteln zu gliedern:

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|----------|
| Anleitung zur Erstellung des Luftfracht-Sicherheitsprogramms (Air Cargo Security Program) eines reglementierten Beauftragten..... | 1 |
| Kapitel 0. Gliederung und Inhaltsverzeichnis | 5 |
| Kapitel 1. Liste der gültigen Kapitel | 7 |
| Kapitel 2. Kontaktdaten | 8 |
| Kapitel 3. Allgemeiner Teil der Selbstdarstellung..... | 9 |
| Kapitel 3.1. Organisation des reglementierten Beauftragten | 9 |
| Kapitel 3.2. Verantwortlichkeiten beim reglementierten Beauftragten | 9 |
| Kapitel 3.3. Qualitätssicherung..... | 10 |
| Kapitel 4. Spezieller Teil der Selbstdarstellung (baulich)..... | 10 |
| Kapitel 4.1. Übersichtspläne..... | 11 |
| Kapitel 4.2. Pläne der Betriebsgebäude | 11 |
| Kapitel 4.3. Zugang, Alarm und Sicherungsmaßnahmen | 11 |
| Kapitel 4.3.1. Zutrittssicherungsregelungen | 12 |
| Kapitel 4.3.2. Alarm- und Sicherungsmaßnahmen..... | 12 |
| Kapitel 5. Personal | 14 |
| Kapitel 5.1. Allgemeines | 14 |
| Kapitel 5.2. Einstellung von Personal | 14 |
| Kapitel 5.3. Überprüfung der Zuverlässigkeit des Personals | 14 |
| Kapitel 5.4. Schulungsmaßnahmen | 16 |
| Kapitel 6. geschäftlicher Versender..... | 17 |
| Kapitel 7. Fremddienstleister | 18 |
| Kapitel 8. Frachtabwicklung | 20 |
| Kapitel 8.1. Vorholung der Fracht..... | 20 |

| | | |
|----------------|--|----|
| Kapitel 8.2. | Annahme sicherer Luftfracht im eigenen Lager/ alternativ Aufbereitung und Bearbeitung der Fracht..... | 20 |
| Kapitel 8.3. | Statusvalidierung anhand der EU-Datenbank | 21 |
| Kapitel 8.4. | Aufbereitung und Bearbeitung der Fracht | 21 |
| Kapitel 8.5. | Lagerung der Fracht..... | 21 |
| Kapitel 8.6. | Erstellung der Frachtdokumente..... | 21 |
| Kapitel 8.7. | Regelungen bei Transfer- bzw. Transitfracht | 22 |
| Kapitel 8.8. | Beförderung von Frachtsammelsendungen | 22 |
| Kapitel 8.9. | Beförderung besonderer Fracht..... | 22 |
| Kapitel 8.10. | Übergabe der Fracht an das Luftfahrtunternehmen oder einen weiteren reglementierten Beauftragten | 22 |
| Kapitel 8.11. | Fracht mit hohem Risiko..... | 22 |
| Kapitel 9. | Kontrollen | 23 |
| Kapitel 9.1. | Es werden keine eigenen Kontrollen durchgeführt | 23 |
| Kapitel 9.2. | Durchführung eigener Kontrollen | 23 |
| Kapitel 9.2.1. | Allgemeines | 23 |
| Kapitel 9.2.2. | Röntgenkontrolle | 24 |
| Kapitel 9.2.3. | Physische Kontrolle | 24 |
| Kapitel 9.2.4. | Sprengstoffspurendetektor..... | 25 |
| Kapitel 9.2.5. | Freilaufende Sprengstoffspürhunde | 25 |
| Kapitel 9.2.6. | Kontrolle von Fracht mit hohem Risiko..... | 27 |
| Kapitel 10. | Notfallmaßnahmen | 28 |
| Kapitel 11. | Anlagen..... | 29 |

Finden in den Niederlassungen abweichende Methoden und Verfahren Anwendung, sind diese in der vorgegebenen Gliederung in einem separaten Niederlassungsblatt darzustellen.

KAPITEL 1. LISTE DER GÜLTIGEN KAPITEL

In diesem Kapitel ist eine Liste der gültigen Kapitel wie folgt zu führen:

Liste der gültigen Kapitel

| KAPITEL | REVISION / DATUM |
|---------|------------------|
| 0 | 1 / 4.12.2004 |
| 1 | .. |
| 2 | .. |
| 3 | .. |
| ... | .. |

Bei jeglichen Änderungen reichen Sie Revisionen des Luftfracht-Sicherheitsprogramms immer vollständig (nicht nur die geänderten Seiten) sowohl als pdf-Datei an das Email-Postfach regB@lba.de (jeweils eine Datei für das Programm selbst, die Anhänge und eventuelle Niederlassungsblätter) als auch in Papierform an das Referat S3 ein. Bitte verweisen Sie in der E-Mail und/oder dem Anschreiben auf die getätigten Änderungen.

Das geänderte Luftfracht-Sicherheitsprogramm ist dem Luftfahrt-Bundesamt vor Umsetzung der Änderung vorzulegen.

KAPITEL 2. KONTAKTDATEN

| | |
|---|---|
| Name und Sitz des Unternehmens Telefonnummer Faxnummer E-Mail | Name des Hauptansprechpartners (Luftfrachtsicherheitsbeauftragter) Telefonnummer Faxnummer E-Mail |
| | Ggf. Name der stellvertretenden Luftfracht-Sicherheitsbeauftragten Telefonnummer Faxnummer E-Mail |
| Sitz einer weiteren Niederlassung (sofern die Zulassung für weitere Niederlassungen beantragt wird) | Name des jeweiligen Luftfracht-Sicherheitsbeauftragten der Niederlassung Telefonnummer Faxnummer E-Mail |
| | Ggf. Name der jeweiligen stellvertretenden Luftfracht-Sicherheitsbeauftragten der Niederlassung Telefonnummer Faxnummer E-Mail |
| ... | ... |

KAPITEL 3. ALLGEMEINER TEIL DER SELBSTDARSTELLUNG

Kapitel 3.1. Organisation des reglementierten Beauftragten

Im allgemeinen Teil sind sachlich der Aufbau und die Organisation des Unternehmens zu beschreiben. Hierzu gehört u.a.

- die allgemeine Beschreibung der konkreten geschäftlichen Tätigkeit insbesondere im Bereich der Luftfrachtabfertigung
- Erläuterung der Unternehmensstruktur durch ein Organigramm (inkl. der Stellung der Luftfracht-Sicherheitsbeauftragten im Unternehmen)
- Nennung der allgemeinen Unternehmensdaten
- Nennung des Leitungspersonals
- Angaben der regulären Geschäftszeiten der jeweiligen Niederlassungen

Kapitel 3.2. Verantwortlichkeiten beim reglementierten Beauftragten

In diesem Teil ist die Organisation der Sicherungsmaßnahmen darzulegen. Hierzu gehört die Benennung mindestens eines Luftfracht-Sicherheitsbeauftragten je Niederlassung als verantwortliche Person für die Erarbeitung, Umsetzung und Einhaltung der für das Unternehmen festgelegten Sicherheitsbestimmungen. Dabei sind die Befugnisse, der Verantwortungs- und Aufgabenbereich des Luftfracht-Sicherheitsbeauftragten und eventueller Stellvertreter zu benennen. Insbesondere ist auf die Regelungen des Disziplinar- und Weisungsrechts einzugehen.

Weiterhin ist darzulegen, wie der Luftfracht-Sicherheitsbeauftragte sicherstellt, die notwendigen Korrekturmaßnahmen unverzüglich einzuleiten, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die Luftsicherheit beeinträchtigt sein könnte.

Es ist zu beschreiben, durch welche Verfahren und Maßnahmen die Zusammenarbeit der Luftfracht-Sicherheitsbeauftragten untereinander sichergestellt wird, insbesondere für den Fall, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die Luftsicherheit beeinträchtigt sein könnte.

Es ist für den Hauptsitz und sämtliche Niederlassungen darzustellen, wie sichergestellt wird, dass jederzeit - wenn sichere Luftfracht abgefertigt wird - Sicherheitspersonal mit den erforderlichen Qualifikationen am Standort verfügbar ist.

Kapitel 3.3. Qualitätssicherung

In diesem Kapitel sind die Verfahren und Maßnahmen der individuellen Qualitätssicherung zu beschreiben.

Im Rahmen der Zulassung zum reglementierten Beauftragten ist, gemäß Nr. 6.3.1.2. a) des Anhangs der VO (EU) 2015/1998, im Luftfracht-Sicherheitsprogramm darzulegen, wie intern die Einhaltung der im Luftfracht-Sicherheitsprogramm beschriebenen Verfahren überprüft werden. In diesem Zusammenhang wurde festgelegt, dass die Festlegungen im Luftfracht-Sicherheitsprogramm mindestens einmal jährlich zu auditieren sind.

Diese Maßnahmen, ebenso evtl. erforderliche Korrekturmaßnahmen, sind zu dokumentieren. Hierbei ist darzustellen, wie mögliche Befunde gewichtet werden, in welchem Zeitraum diese zu beheben sind und wie die Lösungen an die Belegschaft weitergegeben werden.

Eine entsprechende Auditcheckliste ist als Anlage zum Luftfracht-Sicherheitsprogramm aufzunehmen.

Es empfiehlt sich, den Aufbau der Checkliste in zwei Teile zu gliedern welche tabellarisch aufgebaut sind und mit "ja oder nein" / "Einhaltung oder nicht Einhaltung" bewertet werden. Ein Teil sollte sich mit dem Luftfracht-Sicherheitsprogramm (schrittweise Prüfung der einzelnen Kapitel und Nachweise), der andere mit der praktischen Umsetzung (stichprobenhafte Überprüfung der sicherheitsrelevanten Prozesse im Betrieb auf korrekte Umsetzung) beschäftigen. Festgestellte Abweichungen sind hinsichtlich ihrer Relevanz zu gewichten und mit entsprechenden Fristen zur Abstellung zu versehen.

Der Luftfracht-Sicherheitsbeauftragte des reglementierten Beauftragten betreut und aktualisiert regelmäßig das Luftfracht-Sicherheitsprogramm und stellt sicher, dass dieses die gesetzlichen Anforderungen erfüllt und mit den betrieblichen Verfahren des Unternehmens übereinstimmt.

Die sich aus den Aktualisierungen ergebenden Revisionen des Luftfracht-Sicherheitsprogramms sind dem Luftfahrt-Bundesamt unaufgefordert zu übersenden.

KAPITEL 4. SPEZIELLER TEIL DER SELBSTDARSTELLUNG (BAULICH)

Im speziellen Teil ist das Unternehmen mit seinem Hauptsitz und allen Niederlassungen, sowie den sonstigen für die Luftsicherheit relevanten Betriebsbereichen von seiner baulichen Gestaltung und der Lage im Gelände her detailliert zu beschreiben.

Dies gilt auch für reglementierte Beauftragte, die ausschließlich dokumentarische Tätigkeiten durchführen.

Weiterhin sind die Eigentums- oder ggf. die Mietverhältnisse in den Betriebsbereichen des reglementierten Beauftragten zu beschreiben.

Das Luftfracht-Sicherheitsprogramm soll die Wirksamkeit der vom reglementierten Beauftragten zu treffenden Sicherungsmaßnahmen erhöhen und ihre Überwachung erleichtern. Die gesetzliche Zielsetzung erfordert daher eine weitgehende Detaillierung und genaue Beschreibung der aktuellen Sicherungsmaßnahmen des reglementierten Beauftragten.

Im Einzelnen soll das Luftfracht-Sicherheitsprogramm daher mindestens die nachfolgend aufgezählten Pläne und Erläuterungen dazu enthalten. Wenn es die Komplexität der

betrieblichen und der gebäudetechnischen Beschaffenheit der Anlagen notwendig macht, hat der reglementierte Beauftragte durch zusätzliche Pläne, Unterlagen und Erläuterungen dem Luftfahrt-Bundesamt die bauliche Gestaltung zu erläutern.

Kapitel 4.1. Übersichtspläne

In den Übersichtsplänen sind die Grundstücksgrenzen, die Bauwerke, Räume, Schnittstellen und ihre dortigen Sicherungsmaßnahmen, wie z.B. technische Absicherungen durch Kameras, Aufschaltungen, alarmgesicherte (Außen)Türen, Bewuchs welcher sicherheitsrelevant ist, usw. durch Einzeichnung ersichtlich darzustellen. In die Übersichtspläne sind - farblich gekennzeichnet - die Schnittstellen zwischen den allgemein zugänglichen und den nicht allgemein zugänglichen und sicherheitsempfindlichen Bereichen einzutragen.

Weiterhin sind in diesen Plänen folgende Aspekte zu beschreiben:

- Wie verläuft die Grundstücksumzäunung und welche Sicherungseigenschaften gegen unbefugten Zutritt weist die Umzäunung auf?
- Welche Tore, Türen und Einfahrten oder sonstige Zugangsöffnungen sind vorhanden und wie sind diese Zugänge ausgestaltet und gesichert?

Kapitel 4.2. Pläne der Betriebsgebäude

In Plänen der Frachtabfertigungsgebäude ist der Sicherheitsbereich - farblich gekennzeichnet – darzustellen. Die Schnittstellen zwischen den allgemein zugänglichen und den nicht allgemein zugänglichen sowie sicherheitsempfindlichen Bereichen sind einzutragen. Ferner ist in den Plänen auf folgende Aspekte einzugehen:

- Wie ist der Transport bzw. Zugang aus dem öffentlichen Bereich in den Sicherheitsbereich des reglementierten Beauftragten und zurück geregelt?
- Welche Durchgänge und Kontrolleinrichtungen bestehen an den Schnittstellen zwischen allgemein zugänglichen und nicht allgemein zugänglichen Bereichen?
- Welche Transportwege sind in die Frachtlager und auf das Vorfeld (sensibler Bereich) vorgesehen bzw. welche ergeben sich zusätzlich aus der gebäudespezifischen Gestaltung der Anlage?

Kapitel 4.3. Zugang, Alarm und Sicherungsmaßnahmen

In diesem Kapitel sind die Verfahren und Maßnahmen zu beschreiben, die Zugangs-, Sicherungs- und Alarmregelungen enthalten.

Dem reglementierten Beauftragten ist bei den hier betroffenen Einrichtungen und Regelungen ein Gestaltungsspielraum gelassen, soweit dem Luftfahrt-Bundesamt plausibel gemacht werden kann, dass keine unbefugte Person, auch mit krimineller Energie, unbemerkt Zutritt in die luftfrachtsicherheitsrelevanten Bereiche des Unternehmens hat.

Dabei ist es in diesem Kapitel aus Gründen einer besseren Übersichtlichkeit möglich (z.B. bei speziellen Verfahrensanweisungen für Werkschutz, Reinigung usw.), auf Material im Anhang zum Luftfracht-Sicherheitsprogramm zu verweisen.

Kapitel 4.3.1. Zutrittssicherungsregelungen

Hinsichtlich der Zugangssicherungsregelungen sind insbesondere die folgenden Aspekte zu beschreiben:

- Welche Zugangssysteme (z.B. Ausweis-, Schlüssel-, Kartensysteme) bestehen, die sicherstellen, dass nur befugtes Personal Zugang zum Gelände, dem Lager und den Räumlichkeiten hat? Wie sind die Zugangssysteme ausgestaltet?
- Wie und in welchen regelmäßigen Zeitintervallen wird die Effektivität der Zugangssysteme überprüft (z.B. Nachverfolgung der Zuordnung von Ausweis-/Schlüsselinhaber zum Ausweis/Schlüssel, periodische Verlustkontrolle, etc...)?
- Nach welchen Verfahren und Kriterien werden Zugangsberechtigungen zurückgenommen oder der Zugang verwehrt?
- Welcher Unternehmensbereich ist für die Vergabe der Zutrittsberechtigungen verantwortlich?
- Wie sind die Regelungen hinsichtlich Mitnahmeberechtigungen und dem Zugang betriebsfremder Personen, wie Besuchern, Mitarbeitern von Fremdfirmen (Reinigungs-, Versorgungs- und Instandhaltungskräfte sowie Handwerker, etc...)?
- Wie sind die Zutrittsregelungen bezüglich Mitarbeitern weiterer Beteiligter der Sicheren Lieferkette? Abweichend von der Regelung, dass Nachweise über die Zuverlässigkeit und Schulung dem zutrittsgewährenden reglementierten Beauftragten vorliegen müssen, ist folgendes Verfahren für Personal bekannter Versender und reglementierter Beauftragter möglich:
 - Vor Zutrittsgewährung erhält der Sicherheitsbeauftragte Einsicht in die Überprüfungs- und Schulungsunterlagen dieser Personen und dokumentiert dies (mit Ablaufdatum, um eine Fristüberwachung zu ermöglichen). Gleiches gilt, wenn neue Personen hinzukommen oder die Unterlagen zeitnah ihre Gültigkeit verlieren. Zudem übernimmt der reglementierte Beauftragte die volle Verantwortung für das Vorliegen der Voraussetzungen für einen unbegleiteten Zugang. Sofern die Personen nur über eine beschäftigungsbezogene Überprüfung verfügen, ist zudem eine tägliche Validierung erforderlich. Beim Verlust der Zulassung des die beschäftigungsbezogene Überprüfung durchführenden Unternehmens verliert diese ihre Gültigkeit.
- Welche Regelungen bestehen hinsichtlich der Zufahrtsberechtigung für betriebseigene und betriebsfremde Fahrzeuge?

Kapitel 4.3.2. Alarm- und Sicherungsmaßnahmen

Hinsichtlich der Alarm- und Sicherungsmaßnahmen sind insbesondere die folgenden Aspekte zu beschreiben:

- Durch welche Verfahren und Maßnahmen werden das Gelände und der gesamte nicht allgemein zugängliche Bereich gesichert (z.B. durch Bestreifung der Gebäude und Zäune nach festgelegten Bestreifungsroutinen)?

- In welchen periodischen Zeitintervallen finden diese Sicherungsmaßnahmen statt?
- Inwieweit werden Unregelmäßigkeiten und Auffälligkeiten, die durch die Geländesicherungsmaßnahmen festgestellt werden, erfasst und daraus entsprechend geeignete Maßnahmen zur Korrektur abgeleitet (z.B. durch Auswertung der Streifenergebnisse und –berichte)?
- Welche Verfahren und Maßnahmen hat das Unternehmen hinsichtlich der Alarmverfolgung (z.B. Ablaufverfahren und Informationswege, Alarmlisten mit Erreichbarkeiten) vorgesehen und in welchen periodischen Intervallen wird die Effektivität der Verfahren und Maßnahmen (z.B. durch Überprüfung der Eingreifzeiten und der sonstigen technischen Hilfsmittel zur Alarmverfolgung) bewertet und verbessert?

KAPITEL 5. PERSONAL

Kapitel 5.1. Allgemeines

In Kapitel 5 des Luftfracht-Sicherheitsprogramms sind die Verfahren und Maßnahmen darzustellen, die mit der Einstellung, Überprüfung und Ausbildung des Personals in Zusammenhang stehen.

Dabei ist zwischen den verschiedenen Arten von Personal zu unterscheiden:

- Sicherheitsbeauftragte
- Personal mit Zugriff auf identifizierbare Luftfracht
- Personal welches mit der Durchführung von Sicherheitskontrollen betraut ist
- Personal in Ausübung der Kontrollen
- Hundeführer von Sprengstoffspürhunden

Personal, welches für Kontrollen im Röntgenbereich zuständig bzw. mit diesen befasst ist, sollte physisch wie psychisch besonderen Anforderungen genügen. Bei der Auswahl der Kontrollkräfte sollte auf gutes Sehvermögen (Sehschärfe, räumliches Sehvermögen und keine Farbsehschwäche) sowie auf eine gute körperliche Konstitution geachtet werden. Diese besonderen Anforderungen sollten in regelmäßigen Abständen in Form von Vorbeugeuntersuchungen nachkontrolliert werden.

In diesem Kapitel sind dem Luftfahrt-Bundesamt die Verfahren und Maßnahmen nachvollziehbar darzustellen, wie zu jeder Zeit sichergestellt ist, dass im Unternehmen eine aktuelle Liste mit Personen, die direkten Zugriff auf Frachtsendungen haben, die bereits einen Sicherheitsstatus haben, verfügbar ist. Diese muss dem Luftfahrt-Bundesamt jederzeit vorgelegt werden können.

Es wird darauf hingewiesen, dass die entsprechende Dokumentation über Aus- und Fortbildung sowie die Nachweise über die Zuverlässigkeit im Falle von Inspektionen und Vor-Ort-Kontrollen kurzfristig vor Ort verfügbar sein muss. Dies betrifft sowohl die Nachweise des eigenen Personals als auch des Personals von Dienstleistern, welches wie eigenes Personal eingesetzt wird.

Kapitel 5.2. Einstellung von Personal

In diesem Kapitel ist das Einstellungsverfahren von Personal unter Berücksichtigung der Kapitel 11.1.1 – 11.1.8 des Anhangs der VO (EU) 2015/1998 darzustellen.

Kapitel 5.3. Überprüfung der Zuverlässigkeit des Personals

In diesem Kapitel sind die Verfahren und Maßnahmen zu beschreiben, nach denen die Zuverlässigkeit der einzelnen Personalgruppen zu prüfen ist.

Grundsätzlich muss jede Person, welche potenziell Zugang zu identifizierbarer Luftfracht hat, über einen Nachweis der Zuverlässigkeit verfügen.

Dieser kann, je nach Personalgruppe, in Form einer Zuverlässigkeitsüberprüfung gem. § 7 Abs.1 LuftSiG oder einer beschäftigungsbezogenen Überprüfung gem. Kapitel 11.1.4 des Anhanges der VO (EU) 2015/1998 erfolgen.

Abweichend kann bei Personal von reglementierten Beauftragten, welche bereits vor dem 29.04.2010 über eine Zulassung verfügten, eine Bestandsschutzregelung angewandt werden. Diese ist ausschließlich für Personal, welches bereits vor dem 29.04.2010 im Unternehmen im Bereich „Luftfracht“ angestellt war, anzuwenden, soweit die betroffenen Personen aufgrund Ihrer Tätigkeit nicht zwingend über eine Zuverlässigkeitsüberprüfung gem. § 7 Abs.1 LuftSiG verfügen müssen.

Eine Zuverlässigkeitsüberprüfung ist nach derzeitiger Rechtslage für die Luftfracht-Sicherheitsbeauftragten des reglementierten Beauftragten und deren Vertreter, die Kontrollkräfte und die Mitarbeiter an den Flughäfen, die unmittelbar vor der Verladung in das Luftfahrzeug mit der Fracht in Berührung kommen, gefordert (dem Referat S3 – Zulassung reglementierter Beauftragter des Luftfahrt-Bundesamtes sind nur die Zuverlässigkeitsüberprüfungen der Sicherheitsbeauftragten und deren Stellvertretern zuzuleiten).

Hierbei ist vor allem die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben im Sinne des § 7 Abs.1 LuftSiG (Zuverlässigkeitsüberprüfung) und der Vorgaben des Luftfahrt-Bundesamtes darzulegen.

Im Einzelnen ist unternehmensbezogen darzustellen:

- der konkrete unternehmensinterne Verfahrensablauf
- die betriebsintern anwendbaren Fristen zur Wiederholungsüberprüfung
- wie sichergestellt wird, dass die entsprechenden Mitarbeiter jederzeit über eine gültige Zuverlässigkeitsüberprüfung verfügen
- die konkreten Verfahren und Maßnahmen bei negativ beschiedener Zuverlässigkeitsüberprüfung oder bei deren Entzug (siehe auch Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung).

Im Luftfracht-Sicherheitsprogramm ist die örtlich zuständige Luftsicherheitsbehörde mit kompletter Anschrift und Erreichbarkeit aufzunehmen.

Weiterhin ist darzulegen, ob das Personal mit Zugriff auf identifizierbare Luftfracht und das Personal welches mit der Durchführung von Sicherheitskontrollen betraut ist, ebenfalls einer Zuverlässigkeitsüberprüfung gem. § 7 Luftsicherheitsgesetz unterzogen wird oder aber einer beschäftigungsbezogenen Überprüfung entsprechend Kapitel 11.1.4. des Anhanges der VO (EG) 2015/1998.

Wird die beschäftigungsbezogene Überprüfung gewählt, ist zu beschreiben, in welcher Form die Informationen eingeholt werden. Ein Blanko-Vordruck des verwendeten Formulars ist einzureichen.

Ein Muster für die beschäftigungsbezogene Überprüfung befindet sich auf der Homepage des Luftfahrt-Bundesamtes.

Matrix über die Erforderlichkeit eines Zuverlässigkeitsnachweises für Personal mit Zugriff auf identifizierbare Luftfracht, bzw. Personal welches mit der Durchführung von Sicherheitskontrollen betraut ist

| | eingestellt vor 29.04.2010 Erstschulung | eingestellt nach 29.04.2010 Erstschulung | eingestellt vor 29.04.2010 Fortbildung 11.2.3.9 | eingestellt nach 29.04.2010 Fortbildung 11.2.3.9 | Wechsel zu anderem Unternehmen | Rückgabe/Entzug Status und folgende Neuzulassung |
|---------------------------------------|---|---|--|--|--------------------------------------|--|
| regB Zulassung vor dem 29.04.2010 | nein | ja | nein (Bestandschutz) | nein (da bÜ bei Erstschulung) | ja | ja |
| regB Zulassung nach dem 29.04.2010 | ja | ja | nein (da bÜ bei Erstschulung) | nein (da bÜ bei Erstschulung) | ja | ja |

Kapitel 5.4. Schulungsmaßnahmen

In diesem Kapitel sind die Verfahren und Maßnahmen zu beschreiben, nach denen die Schulungsmaßnahmen in Hinsicht auf Ihren Umfang und Inhalt in Abstimmung mit dem Luftfahrt-Bundesamt anerkannt werden (Schulungsprogramm).

Darüber hinaus ist darzulegen, wie die verschiedenen Personalgruppen geschult und periodisch fortgebildet werden.

Die Überwachung der Einhaltung fristgerechter Nachschulungen ist darzustellen.

Verfügt das Unternehmen über eigene nach der LuftSiSchulV zugelassene Ausbilder, ist dem Luftfracht-Sicherheitsprogramm als Anlage eine Auflistung dieser beizufügen.

Die für die jeweiligen Schulungen genutzten Schulungsprogramme sind aufzuführen.

Derzeit werden mindestens folgende Anforderungen an die Schulung der einzelnen Personalgruppen gestellt:

- Sicherheitspersonal
 - Schulung gemäß Kapitel 11.2.2 und 11.2.5 des Anhanges der VO (EU) 2015/1998
- Personal mit Zugriff auf identifizierbare Luftfracht/ Personal, welches mit der Durchführung von Sicherheitskontrollen betraut ist
 - Schulung gemäß Kapitel 11.2.3.9 des Anhanges der VO (EU) 2015/1998
- Personal in Ausübung der Kontrollen
 - Schulung gemäß Kapitel 11.2.3.2 des Anhanges der VO (EU) 2015/1998
- Hundeführer von Sprengstoffspürhunden
 - Schulung gemäß Kapitel 11.2.3.2 des Anhanges der VO (EU) 2015/1998 sowie Nachweis der Qualifikation gemäß 12.9.3.3 des Anhanges der VO (EU) 2015/1998, alternativ
 - Qualifikation gemäß 12.9.3.3 des Anhanges der VO (EU) 2015/1998 sowie Luftsicherheitszusatzschulung für Hundeführer

Wir weisen darauf hin, dass eine Novellierung der Luftsicherheitsschulungsverordnung ansteht. Sobald die aktualisierte Luftsicherheitsschulungsverordnung veröffentlicht wurde, werden die neuen Anforderungen an dieses Kapitel durch das Luftfahrt-Bundesamt bekannt gegeben.

KAPITEL 6. GESCHÄFTLICHER VERSENDER

In diesem Kapitel ist die Anerkennung geschäftlicher Versender entsprechend des Kapitels 6.5 des Anhanges der VO (EU) 2015/1998 konkret zu beschreiben.

Insbesondere ist auf folgende Punkte einzugehen:

- Die Übergabe der „Luftsicherheitsanweisungen für geschäftliche Versender“ und der „Verpflichtungserklärung — Geschäftlicher Versender“ gemäß Anlage 6-D.
- Vorliegen der vom Unternehmen unterzeichneten „Verpflichtungserklärung — Geschäftlicher Versender“ gemäß Anlage 6-D, sofern nicht aufgrund des Vorliegens eines AEO-Zertifikats gemäß Artikel 14a Absatz 1 Buchstabe b oder c der Verordnung (EG) Nr. 1875/2006 der Kommission zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission darauf verzichtet wurde.
- Validierung der erforderlichen Informationen.
- Vorhalten einer Datenbank über die benannten geschäftlichen Versender.
- Erlöschen des geschäftlichen Versender Status aufgrund fehlender Geschäftsbeziehung.
- Statusentzug aufgrund von Nichteinhaltung der Sicherheitsanweisung für geschäftliche Versender.

Werden keine geschäftlichen Versender anerkannt, ist dies ausdrücklich zu verneinen.

Hinweis:

Ab dem 1. April 2016 findet in Deutschland folgende, strengere Maßnahmen nach Artikel 6 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 300/2008 Anwendung:

1. Für in der Bundesrepublik Deutschland ansässige reglementierte Beauftragte wird die Möglichkeit ausgesetzt, geschäftliche Versender gemäß Ziffer 6.5.1 des Anhangs zur VO (EU) 2015/1998 zu benennen.
2. Es ist unzulässig, in der Bundesrepublik Deutschland Sendungen in ein Luftfahrzeug zu verladen, die allein den Sicherheitsstatus „SCO“, d.h. sicher ausschließlich für Nurfrachtflugzeuge und Nurpostflugzeuge, haben.
3. Die Regelung der Nummer 6.2.1 (f) des Beschlusses der Kommission K(2015)8005 bleibt hiervon unberührt.

KAPITEL 7. FREMDDIENSTLEISTER

In diesem Kapitel ist zu beschreiben, nach welchen Verfahren und Maßnahmen der reglementierte Beauftragter jederzeit sicherstellt und überprüft, dass die in seinem Namen tätigen Fremddienstleister die Anforderungen an die Luftsicherheit erfüllen.

Hierbei ist zwischen drei Möglichkeiten bzgl. des Einsatzes von Fremddienstleistern zu unterscheiden:

- Vergabe an andere reglementierte Beauftragte gemäß Punkt 6.3.1.1.a des Anhangs der VO (EG) 2015/1998 :
 - Hier ist zu beschreiben, für welche Tätigkeiten andere reglementierte Beauftragte eingesetzt werden. Weiterhin ist detailliert zu beschreiben, welche Maßnahmen ergriffen werden, damit sichergestellt wird, dass das der eingesetzte Fremddienstleister zum Zeitpunkt des entsprechenden Einsatzes noch reglementierter Beauftragter ist. Gleichfalls ist anzugeben, welche Maßnahmen ergriffen werden, sollte eine solche Prüfung negativ ausfallen.
 - Es ist darzulegen, welche Maßnahmen der reglementierte Beauftragte in dem Fall trifft, dass Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Dienstleister die Anforderungen an die Luftsicherheit nicht erfüllt.
- Vergabe an eine andere Stelle gemäß Punkt 6.3.1.1.b des Anhangs der VO (EG) 2015/1998, wenn die Kontrollen auf dem Betriebsgelände des reglementierten Beauftragten stattfinden und durch das Sicherheitsprogramm des reglementierten Beauftragten abgedeckt sind:
 - Hier ist zu beschreiben, welcher Fremddienstleister für welche konkreten Tätigkeiten wo eingesetzt wird. Die Tätigkeit ist detailliert zu beschreiben. Es ist zu beschreiben, wie sichergestellt wird, dass der eingesetzte Dienstleister nur zuverlässiges und geschultes Personal einsetzt. Die Anforderungen entsprechen dem des eigenen Personals.
 - Es ist darzulegen, welche Maßnahmen der reglementierte Beauftragte in dem Fall trifft, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Dienstleister die Anforderungen an die Luftsicherheit nicht erfüllt.
- Vergabe an einen Transporteur, der die Anforderungen gemäß Nummer 6.6 des Anhangs der VO (EU) 2015/1998 erfüllt und die Transporteurserklärung gemäß Anlage 6-E des Anhangs der VO (EU) 2015/1998 gezeichnet hat. Zu beachten ist, dass im Rahmen der Transporteurserklärung ausschließlich Transporttätigkeiten abgedeckt sind. Ist Personal des Transporteurs z.B. auch für die Lagerbewirtschaftung eingesetzt, ist diese Tätigkeit entsprechend Punkt 6.3.1.1.b des Anhangs der VO (EG) 2015/1998 aufzunehmen. Die Anforderungen entsprechen in diesem Falle denen, des eigenen Personals.
 - Hier ist insbesondere zu beschreiben, wie der reglementierte Beauftragte sicherstellt, dass der Transporteur die die Anforderungen gemäß Anlage 6-E erfüllt.
 - Die Nachweise entsprechend der Anlage 6-E des Anhangs der VO (EU) 2015/1998 sind vorzuhalten.
 - Es ist darzulegen, welche Maßnahmen der reglementierte Beauftragte in dem Fall trifft, dass Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Dienstleister die Anforderungen an die Luftsicherheit nicht erfüllt.

In diesem Kapitel sind die Verfahren und Maßnahmen dem Luftfahrt-Bundesamt nachvollziehbar darzustellen, wie der reglementierte Beauftragte zu jeder Zeit sicherstellt, dass eine aktuelle Liste der bei ihm eingesetzte Fremddienstleister verfügbar ist, die dem Luftfahrt-Bundesamt jederzeit vorgelegt werden kann.

KAPITEL 8. FRACHTABWICKLUNG

In diesem Kapitel sind die Verfahren und Maßnahmen in konkreten, unternehmensbezogenen einzelnen Prozessbeschreibungen darzustellen, nach denen das Frachtgut von bekannten und unbekanntem Versendern sowie ggf. von Privatpersonen behandelt wird.

Die Verfahren und Maßnahmen sind darauf auszurichten, dass sichergestellt ist, dass das Frachtgut, das durch den reglementierten Beauftragten selbst oder in Fremdvergabe zum Transport in Passagier- und Nurfrachtluftfahrzeugen weitergegeben wird, keine verbotenen Gegenstände enthält, soweit diese nicht angemeldet und ordnungsgemäß den geltenden Sicherheitsvorschriften unterzogen wurden.

Insbesondere sind die Schnittstellen zu weiteren Beteiligten innerhalb der sicheren Lieferkette darzustellen.

Sofern einzelne Prozesse dieses Kapitels nicht zutreffend sind (bspw. lediglich dokumentarische Tätigkeit), sind diese an entsprechender Stelle ausdrücklich zu verneinen.

Bei der Vergabe an Transporteure gem. Nr. 6.3.1.1. d) des Anhanges der VO (EG) 2015/1998 sind diese Verfahren zu beschreiben, als ob diese durch den reglementierten Beauftragten selbst durchgeführt würden, da als reglementierter Beauftragter die Verantwortung für die Transporte selbst getragen wird. Tätigkeiten, welche andere reglementierte Beauftragte in Ihrem Auftrag durchführen sind nicht zu beschreiben. In diesem Fall ist nur auf das Luftfracht-Sicherheitsprogramm Ihres Dienstleisters zu verweisen.

Kapitel 8.1. Vorholung der Fracht

In diesem Abschnitt sind die konkreten Prozessabläufe, die die Vorholung der Fracht betreffen darzustellen. Werden Dritte für die Vorholung eingesetzt ist auch die Beauftragung des Dritten zu beschreiben.

Kapitel 8.2. Annahme sicherer Luftfracht im eigenen Lager/ alternativ Aufbereitung und Bearbeitung der Fracht

In diesem Abschnitt ist sowohl die Annahme der Fracht von einem bekannten oder geschäftlichen Versender als auch von einem reglementierten Beauftragten darzustellen.

Es ist eine Frachtannahmedokumentation durchzuführen, welche mindestens die folgenden Angaben enthalten muss:

- Prüfung der Herkunft der Sendung gemäß Nr. 6.3.2.1. des Anhanges der VO (EU) 2015/1998 (Erfassung des anliefernden Unternehmens, sowie Feststellung ob es sich bei dem die Fracht übergebenden um einen bekannten Versender, geschäftlichen Versender, reglementierten Beauftragten, oder keinen davon handelt)
- Prüfung der Identität der anliefernden Person gemäß Nr. 6.3.2.2. des Anhanges der VO (EU) 2015/1998. Nicht gerechtfertigt ist dabei, Kopien von Ausweisdokumenten anzufertigen, Fahrerlisten oder -daten zu übermitteln oder personenbezogene Daten zu sammeln. Dies kann nicht nur einen Verstoß gegen datenschutzrechtliche

Bestimmungen, sondern auch gegen solche des Personalausweisgesetzes (PAuswG) darstellen.

- Fahrzeugverschluss/Anlieferung unter Aufsicht
- Manipulationsfreiheit und – sicherheit der Fracht

Wird keine sichere Luftfracht angenommen, da Luftfracht erst im Lager des reglementierten Beauftragten identifiziert wird, ist dieses Kapitel durch das Kapitel 8.4. Aufbereitung und Bearbeitung der Fracht zu ersetzen.

Kapitel 8.3. Statusvalidierung anhand der EU-Datenbank

Die Feststellung, ob es sich bei einem Beteiligten der sicheren Lieferkette um einen bekannten Versender oder reglementierten Beauftragten handelt, ist mittels einer Überprüfung in der EU-Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versendern vorzunehmen. Die Validierung ist entsprechend des Cargo Database User Guides, welcher auf der Homepage des Luftfahrt-Bundesamts (www.lba.de) abzurufen ist vorzunehmen. Insbesondere ist zu beachten, dass die Validierung nur verbindlich ist, wenn diese bis zum letzten Schritt durchgeführt wird, in welchem auf dem Ergebnisbildschirm mittels eines „grünen Hakens“ die Aktivität des überprüften Unternehmens als bekannter Versender bzw. reglementierter Beauftragter bestätigt wird. Erscheint stattdessen ein „rotes Kreuz“, ist der bekannte Versender bzw. reglementierte Beauftragte nicht als solcher aktiv und die betroffenen Sendungen dürfen nicht mit einem sicheren Sendungsstatus abgefertigt werden.

Alternativ lässt sich der Status von reglementierten Beauftragten mittels einer XML-Schnittstelle überprüfen. Eine entsprechende Anleitung befindet sich auf der Homepage des Luftfahrt-Bundesamts (www.lba.de).

Die Verfahren der Prüfung (zu welchem Zeitpunkt im Frachtabwicklungsverfahren, mittels welcher Methode und an welchem Ort) sind zu beschreiben.

Kapitel 8.4. Aufbereitung und Bearbeitung der Fracht

Hier sind sämtliche Prozesse wie Kommissionierung, Verpackung oder auch das Labeln der Fracht zu beschreiben.

Kapitel 8.5. Lagerung der Fracht

In diesem Kapitel ist auf die Bedingungen der Lagerung, wie z.B. einen separaten Sicherheitsbereich, der Gewährleistung der Differenzierung zwischen Luftfracht mit einem Sicherheitsstatus und unsicherer Luftfracht und weiteren relevanten Aspekten einzugehen.

Kapitel 8.6. Erstellung der Frachtdokumente

In diesem Kapitel ist die Erstellung der Frachtdokumente im Sinne der Nr. 6.3.2.5. i.Vm. 6.3.2.6. des Anhangs der VO (EU) 2015/1998 detailliert darzustellen.

Insbesondere ist auf die verschiedenen Prüfschritte mittels derer festgestellt wurde, dass die vorgeschriebenen Sicherheitskontrollen mit positivem Ergebnis durchgeführt wurden, ehe der Sicherheitsstatus vergeben wurde, einzugehen.

In diesem Rahmen ist zu beschreiben, durch welchen Bereich des reglementierten Beauftragten der Sicherheitsstatus vergeben wird. Dies ist ebenso zu beschreiben, falls der Sicherheitsstatus durch den reglementierten Beauftragten akzeptiert wird, nach dem ein anderer reglementierter Beauftragter diesen vergeben hat.

Weiterhin ist darzustellen, welche Form des Frachtbegleitdokuments genutzt wird.

Kapitel 8.7. Regelungen bei Transfer- bzw. Transitfracht

Hier sind die konkreten Verfahrensabläufe bei der Abfertigung von Transfer- oder Transitsendungen zu beschreiben.

Insbesondere ist zu beachten, dass Sendungen welche mit dem Status SCO eingeflogen wurden nur auf Passagiermaschinen verladen werden dürfen, wenn die Sendung nach erfolgter zusätzlicher Kontrolle mit dem Status SPX versehen wurde.

Kapitel 8.8. Beförderung von Frachtsammelsendungen

In diesem Kapitel sind die konkreten Prozesse bei der Zusammenstellung von Frachtsammelsendungen darzustellen. Insbesondere ist auch auf spezielle EDV-Unterstützung zu hinzuweisen. In diesem Abschnitt ist zudem zu beschreiben, wie die Anforderungen der Nummer 6.3.2.7. des Anhanges der VO (EU) 2015/1998 erfüllt werden.

Kapitel 8.9. Beförderung besonderer Fracht

In diesem Abschnitt ist die Beförderung von Fracht, welche gemäß Nr. 6.2.3. des Beschluss K(2015) 8005 endgültig von Kontrollen ausgenommen werden kann, zu beschreiben.

Kapitel 8.10. Übergabe der Fracht an das Luftfahrtunternehmen oder einen weiteren reglementierten Beauftragten

In diesem Abschnitt ist darzustellen, an welchen Schnittstellen Fracht an das Luftfahrtunternehmen oder aber auch an einen weiteren reglementierten Beauftragten übergeben wird.

Kapitel 8.11. Fracht mit hohem Risiko

In diesem Kapitel ist darzustellen, nach welchen Maßgaben Fracht als Fracht mit hohem Risiko eingestuft wird. Daher ist zu beschreiben, nach welchen Kriterien Anzeichen erheblicher Manipulation festgestellt werden, oder eine Sendung anderweitig derart verdächtig ist, dass eine Sendung als Fracht mit hohem Risiko zu behandeln ist (Definition).

Weiterhin ist zu beschreiben, wie sichergestellt wird, dass Fracht welche als Fracht mit hohem Risiko eingestuft wurde, entsprechend der Anforderungen an Kontrollen für Fracht mit hohem Risiko kontrolliert wird.

KAPITEL 9. KONTROLLEN

Eine Anforderung an reglementierte Beauftragte ist zu gewährleisten, dass Fracht vor Verladung in ein Luftfahrzeug kontrolliert wird. Dies kann durch die Durchführungen eigener Kontrollen unsicherer Sendungen (Maßnahmen gemäß Nr. 6.2 des Anhangs der VO (EU) 2015/1998 i.V.m. Teil A Nr. 3 des Anhangs der VO (EG) 272/2009 i.V.m. Nr. 6.2 des Anhangs und Anlage 6-J des Beschlusses K(2015) 8005 endgültig der Kommission vom 16.11.2015) oder aber die Übergabe dieser Sendungen an einen weiteren reglementierten Beauftragten der die Kontrolle der Sendungen gewährleistet werden.

In diesem Kapitel ist entsprechend zu unterscheiden:

- Es werden keine eigenen Kontrollen durchgeführt.
- Es werden eigene Kontrollen durchgeführt.

Kapitel 9.1. Es werden keine eigenen Kontrollen durchgeführt

Der Transport vom reglementierten Beauftragten der die Kontrolle durchführt zum beauftragenden reglementierten Beauftragten ist zu beschreiben, ebenso die Prüfung des reglementierten Beauftragten Status des Dienstleisters anhand der EU-Datenbank.

Sollte in bestimmten Fällen die Fracht unsicher an einen weiteren reglementierten Beauftragten übergeben werden, so ist auch dies anzugeben (dazu zählt auch die „unsichere Übergabe an die Airline“).

Kapitel 9.2. Durchführung eigener Kontrollen

Werden die Kontrollen selbst, bzw. durch überlassenes Personal durchgeführt, ist in diesem Kapitel zu beschreiben, nach welchen Verfahren und Maßnahmen das Unternehmen die Kontrollen durchführt und wie diese genau gestaltet sind. In diesem Zusammenhang sind die Kontrollverfahren detailliert zu beschreiben.

Es bestehen zwei Möglichkeiten der Darstellung:

- Ausführliche Beschreibung der einzelnen Prozesse
- Kurze Beschreibung der einzelnen Prozesse mit Verweis auf ausführliche Arbeitsanweisungen. Diese Arbeitsanweisungen sind dann in den Anhang aufzunehmen.

Kontrollen dürfen nur an dafür zugelassenen Standorten eines reglementierten Beauftragten durchgeführt werden.

Die Verantwortung dafür, dass die eingesetzten Luftsicherheitskontrollkräfte jederzeit die Vorgaben der Verordnung (VO) (EU) 2015/1998 erfüllen, trägt allein der einsetzende reglementierte Beauftragte. Dies gilt auch dann, wenn sich eines externen Dienstleisters zur Gestellung von Personal zur Durchführung der Kontrollen bedient wird.

Kapitel 9.2.1. Allgemeines

Zunächst sind die verschiedenen, möglichen Kontrollmaßnahmen im Unternehmen anzugeben. Es ist detailliert darzustellen, welche Kontrolle angewandt wird, wenn eine Röntgenkontrolle nicht durchführbar ist oder nach Durchführen der Kontrolle nicht hinreichend sichergestellt ist, dass in der Fracht keine verbotenen Gegenstände versteckt sind.

Kapitel 9.2.2. Röntgenkontrolle

a) Röntgengerät

Es ist der Gerätetyp mit den technischen Spezifikationen zu beschreiben und ein Datenblatt (ggf. vom Hersteller) anzuhängen. Weiterhin sind Informationen zum Wartungsintervall anzugeben. Entsprechende Wartungs- und Serviceverträge müssen vorliegen, sind aber dem Luftfracht-Sicherheitsprogramm nicht beizufügen.

Die Seriennummern des oder der eingesetzten Röntgengeräte sind einzeln anzugeben.

b) Beschreibung des Röntgenprozesses

In diesem Abschnitt ist detailliert aufzuzeigen, welche Arbeitsschritte vom Einschalten des Gerätes bis zum Abschluss des Röntgenvorgangs durchgeführt werden. Dabei sind insbesondere folgende Punkte systematisch zu erläutern:

- Nennung der Zeiten, zu denen das Röntgengerät üblicher Weise besetzt ist
- Der ECAC-Test ist detailliert zu beschreiben (Fließtext) oder es ist eine Arbeitsanweisung zu diesem Prozess dem Anhang beizufügen. Hier ist u.a. auf die Position des Koffers, die Auswertung des Bildes sowie die Dokumentation der Ergebnisse einzugehen. Außerdem ist das jeweils aktuelle ECAC-Formular als Anlage beizufügen. Die Maßnahmen, die eingeleitet werden, sollten die Mindestanforderungen nicht erreicht werden sind zu beschreiben.
- Der Röntgenprozesse ist detailliert zu beschreiben oder es ist eine Arbeitsanweisung zu diesem Prozess dem Anhang beizufügen. Die einzelnen Arbeitsschritte (Vorbereitung der Packstücke, Einlegen/Auflegen, Einfahren in den Kanal, Abgleich mit Papieren, Dokumentation) sind detailliert zu erläutern. Ebenso sind die Verfahren darzustellen, die ergriffen werden, sollte nicht ausgeschlossen werden können, dass verbotene Gegenstände in die Sendung eingebracht wurden.
- Maßnahmen beim Auffinden einer USBV (Unkonventionellen Spreng- und Brandvorrichtung) sind zu beschreiben oder es ist eine Arbeitsanweisung zu diesem Prozess dem Anhang beizufügen.

Kapitel 9.2.3. Physische Kontrolle

a) Voraussetzungen für eine physische Kontrolle

Es ist zu beschreiben, in welchen Fällen eine physische Kontrolle der Fracht ein geeignetes Mittel darstellt.

b) Beschreibung des Arbeitsprozesses

In diesem Abschnitt ist detailliert aufzuzeigen, welche Arbeitsschritte durchgeführt werden. Dabei ist auf die einzelnen Arbeitsschritte (Vorbereitung der Packstücke, Öffnen/ Vorbereiten, Abgleich mit Papieren, Dokumentation) einzugehen. Außerdem ist eine Beschreibung für Maßnahmen beim Auffinden einer USBV zu erstellen oder es ist eine Arbeitsanweisung zu diesem Prozess dem Anhang beizufügen.

Kapitel 9.2.4. Sprengstoffspurendetektor

a) Spurendetektionsgerät

Es ist zu beschreiben, in welchen Fällen eine Kontrolle der Fracht mittels des Spurendetektors ein geeignetes Mittel darstellt. Der Gerätetyp mit den technischen Spezifikationen ist zu beschreiben und ein Datenblatt (ggf. vom Hersteller) anzuhängen. Weiterhin sind Informationen zum Wartungsintervall anzugeben.

Die Seriennummern des oder der eingesetzten Sprengstoffspurendektoren sind einzeln anzugeben.

b) Beschreibung des Arbeitsprozesses

In diesem Abschnitt ist detailliert aufzuzeigen, welche Arbeitsschritte vom Einschalten des Gerätes bis zum Abschluss des Arbeitsvorgangs durchgeführt werden. Dabei sind insbesondere folgende Punkte systematisch zu erläutern:

- Nennung der Zeit zu denen das Gerät üblicher Weise besetzt ist
- Aktivieren des Gerätes und eventuelle Funktionsstests
- Es ist eine Beschreibung des Prozesses zu erstellen oder es ist eine Arbeitsanweisung zu diesem Prozess dem Anhang beizufügen. Die einzelnen Arbeitsschritte (Vorbereitung der Packstücke, Durchführung des Kontrollprozesses an sich, Abgleich mit Papieren, Dokumentation) sind detailliert zu erläutern.
- Es ist eine Beschreibung für Maßnahmen beim Auffinden einer USBV zu erstellen oder es ist eine Arbeitsanweisung zu diesem Prozess dem Anhang beizufügen.

Kapitel 9.2.5. Freilaufende Sprengstoffspürhunde

a) Einsatz von freilaufenden Sprengstoffspürhunde

Freilaufende Sprengstoffspürhunde müssen eindeutig identifizierbar sein und zeigen die Anwesenheit von Sprengstoff durch eine Passivreaktion.

Es ist zu beschreiben, in welchen Fällen eine Kontrolle der Fracht mittels freilaufender Sprengstoffspürhunde ein geeignetes Mittel darstellt.

b) Sprengstoffspürhunde-Team

Der Sprengstoffspürhund, der Hundeführer und beide zusammen als Sprengstoffspürhunde-Team werden durch das Luftfahrt-Bundesamt zugelassen. Nach erfolgreicher Ersts Schulung und einer anschließenden Prüfung werden die Verwendungsnachweise übersandt. Die Zulassung ist auf maximal 12 Monate befristet, danach ist eine Rezertifizierung durchzuführen. Für diese ist mindestens einmal jährlich eine gemeinschaftliche Maßnahme

(Übungswoche) mit allen Sprengstoffhundeteams durchzuführen. Im Zuge dieser Übungswoche sind gemeinschaftliche Trainings mit den Diensthunden sowie theoretische Schulungen der Führer durchzuführen. Abschließend wird eine Leistungsprüfung/Qualitätskontrolle durch einen Spezialeleistungsprüfer des Luftfahrt-Bundesamtes vorgenommen.

Während der Zulassungszeit muss sich das Sprengstoffspürhunde-Team laufend Wiederholungsschulungen unterziehen. Diese müssen entweder mindestens 4 Zeitstunden je 6 Wochen betragen, oder es muss mindestens einmal wöchentlich ein Erkennungstraining sämtlicher in Anlage 12-D des Beschlusses aufgezählter Stoffe durchgeführt werden.

Darüber hinaus sind im Rahmen der der Durchführung der Kontrollen fortlaufende Stichproben durchzuführen, welche gewährleisten, dass die Anforderungen der Anlage 12-D des Beschlusses K(2015) 8005 endgültig der Kommission vom 16.11.2015 laufend erfüllt werden. Die Qualitätskontrolle muss in Summe den Anforderungen der Anlage 12-G K(2015) 8005 endgültig der Kommission vom 16.11.2015 genügen.

Es ist zu beschreiben, ob eigene Sprengstoffspürhunde und Hundeführer eingesetzt werden oder ob ein Dienstleister eingesetzt wird. Es ist darzustellen, welche Form der Wiederholungsschulung gewählt wird und wie die Einhaltung der Fortbildungsintervalle sichergestellt wird.

c) Beschreibung des Arbeitsprozesses

In diesem Abschnitt ist detailliert aufzuzeigen, welche Arbeitsschritte vom Bereitstellen der zu kontrollierenden Fracht und Post bis zum Abschluss des Arbeitsvorgangs durchgeführt werden. Dabei sind insbesondere folgende Punkte systematisch zu erläutern:

- Nennung der Zeit zu denen üblicher Weise Kontrollen durch freilaufende Sprengstoffspürhunde durchgeführt werden.
- Es ist eine Beschreibung des Prozesses zu erstellen oder es ist eine Arbeitsanweisung zu diesem Prozess dem Anhang beizufügen. Die einzelnen Arbeitsschritte (Vorbereitung der Packstücke, Durchführung des Kontrollprozesses an sich, Abgleich mit Papieren, Dokumentation) sind detailliert zu erläutern.
- Es ist aufzuzeigen, wie gewährleistet wird, dass ein Sprengstoffspürhund die erforderlichen Ruhezeiten einhält. Dabei ist zu beachten, dass ein Sprengstoffspürhund für den Einsatz stets in der Lage sein muss, die festgelegten und höheren Einzelmengen Sprengstoff zu entdecken und anzuzeigen. Die Erkennung muss unabhängig von Form, Anordnung und Ausrichtung des Sprengstoffes erfolgen. Der Alarm durch den Hund darf ausschließlich als passive Anzeige (Ablegen/Sitz, Einfrieren) erfolgen. Kann ein Diensthundeführer einen Einsatz aufgrund von Krankheit des Hundes oder sonstigen Beweggründen nicht verantworten, sind umgehend die Vorgesetzten zu informieren und der Hundeeinsatz ist abzubrechen.
- Es ist eine Beschreibung für Maßnahmen beim Auffinden einer USBV zu erstellen oder es ist eine Arbeitsanweisung zu diesem Prozess dem Anhang beizufügen.

Weiterreichende Information bezüglich der vorgeschriebenen Methodik der Suche finden sich im Beschluss K(2010)3572.

d) Dokumentation

Über den Hundeeinsatz sind fortlaufend Aufzeichnungen zu führen. Dies erfolgt täglich in Form eines Berichtsheftes durch den Hundeführer, in dem die

durchgeführten Schulungen, Stoffeingaben, Arbeits-, Trainings- und Leersuchen sowie Pausen dokumentiert werden. Diese Aufzeichnungen sind durch den Ausbildungsleiter für Diensthunde monatlich zu kontrollieren.

Die entsprechenden Unterlagen sind mindestens während des Beschäftigungszeitraums aufzubewahren.

Im Rahmen der Zulassung des Prozesses „Frachtkontrolle mittels freilaufender Sprengstoffspürhunde“ trägt der reglementierte Beauftragte die Verantwortung dafür, dass nur entsprechend befähigte Sprengstoffspürhunde-Teams zum Einsatz kommen, welche die zuvor genannten Anforderungen erfüllen. Dabei ist zu beachten, dass die entsprechende Dokumentation im Falle von Inspektionen und Vor-Ort-Kontrollen kurzfristig vor Ort verfügbar sein muss.

Kapitel 9.2.6. Kontrolle von Fracht mit hohem Risiko

In diesem Abschnitt sind die anzuwendenden Verfahren gemäß Kapitel 6.7 des Beschlusses K(2015) 8005 endgültig der Kommission vom 16.11.2015 für die Kontrollen von Fracht mit hohem Risiko detailliert darzustellen.

KAPITEL 10. NOTFALLMAßNAHMEN

Wird physisches Frachthandling durchgeführt, sind in diesem Kapitel die Notfallmaßnahmen darzulegen, welche ergriffen werden, sollte ein Verdacht auf das Vorhandensein einer USBV (Unkonventionellen Spreng- und Brandvorrichtung) bestehen.

Zu diesem Zweck ist der tatsächliche Notfallplan (Aushang) beizufügen, sowie die durchzuführenden Maßnahmen im Fließtext zu beschreiben.

KAPITEL 11. ANLAGEN

Hierzu gehören:

- Verpflichtungserklärung gemäß Anlage 6-A der VO (EU) 2015/1998 im Original
Wird bei Unternehmen mit mehreren Standorten nur eine Verpflichtungserklärung eingereicht, muss der Unterzeichner über eine entsprechende Zeichnungsbefugnis für alle Standorte verfügen. Anderenfalls ist je Standort eine Verpflichtungserklärung einzureichen.
- Kopie der Überprüfung nach § 7 LuftSiG des in Kapitel 2 benannten Sicherheitspersonals
- Schulungszertifikate des Sicherheitspersonals in Kopie
- Befähigungszeugnisse eigener Luftsicherheitskontrollkräfte (soweit zutreffend) welche nicht in das Anlagenverzeichnis aufzunehmen sind.

Alle weiteren Anlagen wie:

- Interne Auditcheckliste
- Gebäude- und Büropläne, Übersichtskarten, falls nicht in den Fließtext eingearbeitet
- Dienstleistungsvertrag für überlassenes Kontrollpersonal (soweit zutreffend)
- Liste der zugelassenen eigenen Ausbilder (soweit zutreffend)
- Alarmplan
- Weitere Anlagen (z.B. Arbeitsanweisungen)

sind zu benennen und im Anlagenverzeichnis zu führen.