

## II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

## VERORDNUNGEN

## DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1116/2013 DER KOMMISSION

vom 6. November 2013

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 hinsichtlich einer Präzisierung, Harmonisierung und Vereinfachung bestimmter spezifischer Luftsicherheitsmaßnahmen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Erfahrungen bei der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 der Kommission vom 4. März 2010 zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit<sup>(2)</sup> haben gezeigt, dass die Durchführungsbestimmungen zu einigen gemeinsamen Grundstandards geringfügig geändert werden müssen.
- (2) Dabei geht es um die Präzisierung, Harmonisierung oder Vereinfachung bestimmter spezifischer Luftsicherheitsmaßnahmen im Hinblick auf eine größere Rechtsklarheit, eine einheitliche Auslegung der Rechtsvorschriften und die weitere Gewährleistung einer optimalen Anwendung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit.

- (3) Die Änderungen betreffen die Anwendung einer begrenzten Zahl von Maßnahmen in Bezug auf Zugangskontrollen, Luftfahrzeug-Sicherheit, Kontrolle des Handgepäcks und des aufgegebenem Gepäcks, Sicherheitskontrollen bei Fracht, Post, Bordvorräten und Flughafenlieferungen, die Schulung von Personen sowie Sicherheitsausrüstungen.
- (4) Die Verordnung (EU) Nr. 185/2010 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (5) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

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

*Artikel 2*

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

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

Brüssel, den 6. November 2013

Für die Kommission  
Der Präsident  
José Manuel BARROSO

<sup>(1)</sup> ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72.

<sup>(2)</sup> ABl. L 55 vom 5.3.2010, S. 1.

## ANHANG

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

1. Kapitel 1 wird wie folgt geändert:

a) Die folgende Nummer 1.0.4 wird eingefügt:

„1.0.4. ‚Gegenstände, die von anderen Personen als Fluggästen mitgeführt werden,‘ sind Gegenstände, die zur persönlichen Verwendung durch die Person bestimmt sind, die sie mitführt.“

b) Am Ende von Nummer 1.2.1.1 wird folgender Satz angefügt:

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

c) Am Ende von Nummer 1.2.2.1 wird folgender Satz angefügt:

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

d) Am Ende von Nummer 1.2.7.2 wird folgender Satz angefügt:

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

e) Die folgende Nummer 1.2.7.5 wird angefügt:

„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.“

f) Nummer 1.3.1.5 erhält folgende Fassung:

„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.“

2. Kapitel 3 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 3.1.1.3 erhält folgende Fassung:

„3.1.1.3. Ein Luftfahrzeug, das aus einem nicht in Anlage 3-B aufgeführten Drittstaat in einem sensiblen Bereich 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.“

b) Nummer 3.1.3 wird wie folgt geändert:

i) Der zweite und der vierte Gedankenstrich werden gestrichen.

ii) Der dritte Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— Abflugort des vorherigen Flugs.“

c) Nummer 3.2.1.1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„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 ausreichendem Abstand vom Luftfahrzeug abgestellt wurden, um hinreichend den Zugang für eine Person zu verhindern, oder“.

d) Nummer 3.2.2.1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

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

e) Nummer 3.2.2.2 erhält folgende Fassung:

„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. Anlage 3-B erhält folgende Fassung:

**„ANLAGE 3-B**

**SICHERHEIT VON LUFTFAHRZEUGEN**

*DRITTLÄNDER SOWIE ÜBERSEEISCHE LÄNDER UND HOHEITSGEBIETE MIT BESONDEREN BEZIEHUNGEN ZUR EUROPÄISCHEN UNION GEMÄSS DEM VERTRAG ÜBER DIE ARBEITSWEISE DER EUROPÄISCHEN UNION, AUF DIE DER TITEL „VERKEHR“ DES VERTRAGS KEINE ANWENDUNG FINDET, DIE ANERKANNTERMASSEN SICHERHEITSSTANDARDS ANWENDEN, DIE DEN GEMEINSAMEN GRUNDSTANDARDS GLEICHWERTIG SIND*

In Bezug auf die Sicherheit von Luftfahrzeugen werden in folgenden Drittländern sowie überseeischen Ländern und Hoheitsgebieten mit besonderen Beziehungen zur Europäischen Union gemäß dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf die der Titel ‚Verkehr‘ des Vertrags keine Anwendung findet, anerkanntermaßen Sicherheitsstandards angewandt, die den gemeinsamen Grundstandards gleichwertig sind:

**Vereinigte Staaten von Amerika**

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

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

4. Kapitel 4 Nummer 4.1.2.11 erhält folgende Fassung:

„4.1.2.11. Personen, die Handgepäck mit Röntengeräten 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.“

5. Anlage 4-B erhält folgende Fassung:

**„ANLAGE 4-B**

**FLUGGÄSTE UND HANDGEPÄCK**

*DRITTLÄNDER SOWIE ÜBERSEEISCHE LÄNDER UND HOHEITSGEBIETE MIT BESONDEREN BEZIEHUNGEN ZUR EUROPÄISCHEN UNION GEMÄSS DEM VERTRAG ÜBER DIE ARBEITSWEISE DER EUROPÄISCHEN UNION, AUF DIE DER TITEL „VERKEHR“ DES VERTRAGS KEINE ANWENDUNG FINDET, DIE ANERKANNTERMASSEN SICHERHEITSSTANDARDS ANWENDEN, DIE DEN GEMEINSAMEN GRUNDSTANDARDS GLEICHWERTIG SIND*

In Bezug auf Fluggäste und Handgepäck werden in folgenden Drittländern sowie überseeischen Ländern und Hoheitsgebieten mit besonderen Beziehungen zur Europäischen Union gemäß dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf die der Titel ‚Verkehr‘ des Vertrags keine Anwendung findet, anerkanntermaßen Sicherheitsstandards angewandt, die den gemeinsamen Grundstandards gleichwertig sind:

**Vereinigte Staaten von Amerika**

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

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

6. In Kapitel 5 wird folgender Punkt 5.1.7 angefügt:

„5.1.7. Personen, die aufgegebenes Gepäck mit Röntengeräten 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.“

7. Anlage 5-A erhält folgende Fassung:

**„ANLAGE 5-A**

**AUFGEGEBENES GEPÄCK**

*DRITTLÄNDER SOWIE ÜBERSEEISCHE LÄNDER UND HOHEITSGEBIETE MIT BESONDEREN BEZIEHUNGEN ZUR EUROPÄISCHEN UNION GEMÄSS DEM VERTRAG ÜBER DIE ARBEITSWEISE DER EUROPÄISCHEN UNION, AUF DIE DER TITEL „VERKEHR“ DES VERTRAGS KEINE ANWENDUNG FINDET, DIE ANERKANNTERMASSEN SICHERHEITSTANDARDS ANWENDEN, DIE DEN GEMEINSAMEN GRUNDSTANDARDS GLEICHWERTIG SIND*

In Bezug auf aufgegebenes Gepäck werden in folgenden Drittländern sowie überseeischen Ländern und Hoheitsgebieten mit besonderen Beziehungen zur Europäischen Union gemäß dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf die der Titel „Verkehr“ des Vertrags keine Anwendung findet, anerkanntermaßen Sicherheitsstandards angewandt, die den gemeinsamen Grundstandards gleichwertig sind:

**Vereinigte Staaten von Amerika**

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

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

8. Kapitel 6 wird wie folgt geändert:

a) In den Nummern 6.3.1.2 Buchstabe c, 6.3.1.2 Buchstabe d, 6.3.1.5, 6.4.1.2 Buchstabe c, 6.4.1.2 Buchstabe e, 6.4.1.5, 6.8.1.4, 6.8.1.5, 6.8.4.1, 6.8.5.1.2, 6.8.5.1.3, 6.8.5.2, Anlage 6-A, Anlage 6-H1, 11.6.4.1 und Nummer 11.6.4.3 wird der Verweis auf die „EG-Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender“ oder die „EU-Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender“ ersetzt durch einen Verweis auf die „Datenbank der Union zur Sicherheit der Lieferkette“.

b) Die folgende Nummer 6.2.1.4 wird angefügt:

„6.2.1.4. Personen, die Fracht mit Röntengeräten 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.“

c) Nummer 6.3.2.4 erhält folgende Fassung:

„6.3.2.4. Nach Durchführung der Sicherheitskontrollen gemäß Nummer 6.3.2.1 bis 6.3.2.3 dieser Verordnung und Nummer 6.3 des Beschlusses 2010/774/EU der Kommission sorgt der reglementierte Beauftragte dafür, dass

a) der unbegleitete Zugang zu diesen Sendungen auf befugte Personen beschränkt ist, und

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

— physisch derart zu schützen, dass keinerlei verbotene Gegenstände darin eingebracht werden können, oder

— nicht unbeaufsichtigt zu lassen und der Zugang ist auf Personen zu beschränken, die mit dem Schutz und der Verladung von Fracht betraut sind.“

d) Am Ende von Nummer 6.3.2.6 wird folgender Satz angefügt:

„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.“

e) Die folgende Nummer 6.3.2.9 wird angefügt:

„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 geschult sind.“

f) Nummer 6.4.2.1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„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 geschult, und“.

g) Der Titel von Nummer 6.6.2 erhält folgende Fassung:

„6.6.2. **Schutz der Fracht und der Postsendungen auf Flughäfen bei der Verladung in ein Luftfahrzeug**“.

h) Nummer 6.6.2.2 erhält folgende Fassung:

„6.6.2.2. Fracht und Postsendungen, die sich in einem anderen als einem sensiblen Bereich eines Sicherheitsbereichs befinden, 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 verbotene 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.“

i) Am Ende von Nummer 6.8.2.2 wird folgender Satz angefügt:

„Die zuständige Behörde kann den EU-Validierungsbericht zur Luftsicherheit der Stelle eines Drittlands für die Benennung als ACC3 akzeptieren, wenn diese Stelle 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.“

j) Nummer 6.8.3.2 erhält folgende Fassung:

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

9. Anlage 6-B erhält folgende Fassung:

#### „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 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt 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-Checkliste aufgezeichnet. Nach der Validierungsprüfung anhand der Checkliste wird diese mit den darin enthaltenen Informationen als Verschlusssache behandelt.

Die Fragen auf der EU-Checkliste 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.

### *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.

### *Organisation und Zuständigkeiten*

Sie müssen **Einzelheiten zu Ihrem Unternehmen (Name, Umsatzsteuer-Identifikationsnummer/Handelskammernummer/Handelsregisternummer, falls zutreffend)**, 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 Verordnung (EU) Nr. 185/2010 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 Mitarbeiter, die nach dem 29. April 2010 eingestellt werden.

### *Verfahren der Sicherheitsschulung des Personals*

Sie müssen nachweisen, dass das **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 Verordnung (EU) Nr. 185/2010 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 Wiederholungsschulungen gemäß Kapitel 11 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 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 das Bestehen **von Maßnahmen nachweisen, 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 **Maßnahmen nachweisen, mit denen die Luftfracht/Luftpost vor einem unbefugten Zugriff oder Manipulation in dieser Phase geschützt wird**.

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 das Bestehen von **Maßnahmen nachweisen, 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 das Bestehen von **Maßnahmen nachweisen, 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 Verordnung (EU) Nr. 185/2010 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.**

**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.“

10. Anlage 6-C erhält folgende Fassung:

**„ANLAGE 6-C****VALIDIERUNGSPRÜFLISTE 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 einschlägig 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.

**TEIL 1****Organisation und Zuständigkeiten**

1.1. Datum der Validierung*	
Bitte genaues Datum angeben, z. B. 1.10.2010	
TT/MM/JJJJ	
1.2. Datum der vorhergehenden Validierung und eindeutige Kennung (UNI), falls zutreffend.	
TT/MM/JJJJ	
UNI	
1.3. Name des zu validierenden Unternehmens*	
Bezeichnung	
Umsatzsteuer-Identifikationsnummer/Handelskammernummer/Handelsregisternummer (falls zutreffend)	
1.4. Adresse der zu validierenden Betriebsstätte*	
Nummer/Einheit/Gebäude	
Straße	
Stadt	
Postleitzahl	
Land	

1.5. Hauptadresse des Unternehmens (falls abweichend von der zu validierenden Betriebsstätte, sofern in demselben Land gelegen)

Nummer/Einheit/Gebäude	
Straße	
Stadt	
Postleitzahl	
Land	

1.6. Art des Unternehmens — Arten von Fracht, die abgefertigt werden

1.7. Ist der Antragsteller verantwortlich für ...?

a) Produktion b) Verpackung c) Lagerung d) Versand e) Sonstiges (bitte angeben)	
---	--

1.8. Ungefähre Zahl der Beschäftigten in der Betriebsstätte

1.9. Name und Funktion der für Luftfracht/Luftpost verantwortlichen Person

Name	
Funktion	

1.10. Telefonnummer

Telefonnr.	
------------	--

1.11. E-Mail-Adresse\*

E-Mail	
--------	--

## TEIL 2

### Identifizierbare Luftfracht/Luftpost („Anvisierbarkeit“)

**Zweck:** Ermittlung des Punktes (oder Orts), an dem Fracht/Post als Luftfracht/Luftpost identifizierbar wird. Anvisierbarkeit bedeutet die Möglichkeit festzustellen, ab wann/wo Fracht/Post als Luftfracht/Luftpost identifizierbar ist.

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.

Bitte erläutern Sie:

**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

**Zweck:** Es soll sichergestellt werden, dass alle Mitarbeiter (unbefristet und befristet Beschäftigte, Leiharbeiter, Fahrer) mit Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost einer angemessenen beschäftigungsbezogenen Überprüfung und/oder Zuverlässigkeitsprüfung gemäß Nummer 11.2.7 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 unterzogen und geschult wurden. Ferner soll sichergestellt werden, dass alle Mitarbeiter, die Sicherheitskontrollen in Bezug auf Lieferungen durchführen, gemäß Kapitel 11 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 geschult werden.

Ob 3.1 und 3.2 **Fragen** in **Fett**druck 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. Mindestens eine der beiden Fragen muss jedoch in **Fett**druck 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 Verordnung (EU) Nr. 185/2010 umfasst?** Dies gilt für Personal, das nach dem [Anwendungsdatum der Verordnung (EG) Nr. 300/2008] eingestellt wurde.

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 Verordnung (EU) Nr. 185/2010?**

Dies gilt für Personal, das nach dem [Anwendungsdatum der Verordnung (EG) Nr. 300/2008] eingestellt wurde.

JA oder NEIN	
Wenn JA, welcher Art?	

**3.3. Umfasst der Ernennungsprozess für die Person, die als verantwortlich für die Anwendung und Aufsichtigung der Durchführung von Sicherheitskontrollen in der Betriebsstätte benannt wurde, das Erfordernis einer Zuverlässigkeitsprüfung, einschließlich einer Prüfung auf Vorstrafen, gemäß Nummer 11.1.3 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010?**

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 Verordnung (EU) Nr. 185/2010, 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 Verordnung (EU) Nr. 185/2010?**

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 Verordnung (EU) Nr. 185/2010 geschult wurden?**

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	

#### 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 (Einzelangaben)	
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. <b>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?</b>	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	

## 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	
Bitte erläutern Sie:	
b) Ist die fertige Außenverpackung manipulationssicher?	
JA oder NEIN	
Bitte erläutern Sie:	
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	
Bitte erläutern Sie:	
6.4. c) Wird die Ausgabe von nummerierten Siegeln, Sicherheitsbändern und/oder Stempeln kontrolliert?	
JA oder NEIN	
Bitte erläutern Sie:	
6.5. Bei Antwort JA auf Frage 6.4 a, wie wird dies kontrolliert?	
6.6. <b>Bewertung: Reichen die Verpackungsverfahren aus, um identifizierbare Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Zugriff und/oder Manipulation zu schützen?</b>	
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

## 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 ungesicherter 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?

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?

— 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

9.4. 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

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 1.9 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 EU-Rechtsvorschriften 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.

**Abgezeichnet**

<b>Stellung im Unternehmen</b>	
<b>Bewertung (und Mitteilung)</b>	
<b>Bestanden/nicht bestanden</b>	

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 Empfehlungen für Anpassungen, die notwendig sind, um den erforderlichen Standard zu erreichen und somit die Bewertung zu bestehen.

**Abgezeichnet**

(Name des Validierungsprüfers)“

11. Anlage 6-C3 wird wie folgt geändert:

- a) Der Text „Bezug: Nummer 6.8.3.1“ im fünften Absatz von Teil 4 wird gestrichen.
- b) Der siebte Absatz von Teil 5 erhält folgende Fassung:
 

„Bezug: Nummer 6.8.3“.
- c) Der fünfte Absatz von Teil 7 erhält folgende Fassung:
 

„Bezug: Nummern 6.8.3.1, 6.8.3.2, 6.8.3.3 sowie 6.2.1 und 6.7“.
- d) Der erste Absatz von Teil 11 erhält folgende Fassung:

„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/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost beschrieben sind, und ob die in dieser Prüfliste genannten Ziele durch die Sicherheitskontrollen in ausreichendem Maße erreicht werden.“

12. Nummer 6-Fiii der Anlage 6-F erhält folgende Fassung:

„6-Fiii

VALIDIERUNGSTÄTIGKEITEN VON DRITTLÄNDERN SOWIE ÜBERSEEISCHEN LÄNDERN UND HOHEITSGEBIETEN MIT BESONDEREN BEZIEHUNGEN ZUR EUROPÄISCHEN UNION GEMÄSS DEM VERTRAG ÜBER DIE ARBEITSWEISE DER EUROPÄISCHEN UNION, AUF DIE DER TITEL „VERKEHR“ DES VERTRAGS KEINE ANWENDUNG FINDET, DIE ALS DER EU-VALIDIERUNG DER LUFTSICHERHEIT GLEICHWERTIG ANERKANNT SIND“.

13. In Anlage 8-B erhält beim ersten Gedankenstrich Buchstabe b folgende Fassung:

„b) gewährleistet, dass Personen mit Zugang zu Bordvorräten eine allgemeine Schulung des Sicherheitsbewusstseins gemäß Nummer 11.2.7 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 erhalten, bevor sie Zugang zu diesen Vorräten erhalten; gewährleistet außerdem, dass Personen, die Kontrollen bei Bordvorräten durchführen, eine Schulung gemäß Nummer 11.2.3.3 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 und dass Personen, die andere Sicherheitskontrollen in Bezug auf Bordvorräte durchführen, eine Schulung gemäß Nummer 11.2.3.10 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 erhalten, und“.

14. Kapitel 9 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 9.0.2.Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„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) Nummer 9.1.1.1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„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.“

15. In Anlage 9-A erhält beim ersten Gedankenstrich Buchstabe b folgende Fassung:

„b) gewährleistet, dass Personen mit Zugang zu Flughafenlieferungen eine allgemeine Schulung des Sicherheitsbewusstseins gemäß Nummer 11.2.7 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 erhalten, bevor sie Zugang zu diesen Lieferungen erhalten; gewährleistet außerdem, dass Personen, die Kontrollen bei Flughafenlieferungen durchführen, eine Schulung gemäß Nummer 11.2.3.3 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 und dass Personen, die andere Sicherheitskontrollen in Bezug auf Flughafenlieferungen durchführen, eine Schulung gemäß Nummer 11.2.3.10 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 erhalten, und“.

16. Kapitel 11 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 11.1.5 erhält folgende Fassung:

„11.1.5. Die Zuverlässigkeitsüberprüfung oder die beschäftigungsbezogene Überprüfung sind durchzuführen, bevor die betreffende Person an Sicherheitsschulungen teilnimmt, die den Zugang zu öffentlich nicht zugänglichen Informationen umfassen. Zuverlässigkeitsüberprüfungen sind in regelmäßigen Abständen von höchstens fünf Jahren zu wiederholen.“

b) Nummer 11.2.3.7 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Kenntnis der Verfahren zum Versiegeln von Luftfahrzeugen, wenn auf die zu schulende Person anwendbar.“.

c) Nummer 11.2.3.9 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Schulung von Personen, die bei Fracht und Post andere Sicherheitskontrollen als Kontrollen durchführen, muss folgende Qualifikationen gewährleisten:“.

d) Am Ende von Nummer 11.2.6.1 wird folgender Satz angefügt:

„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.“

e) Am Ende von Nummer 11.3.1 wird folgender Satz angefügt:

„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.“

f) Nummer 11.5.3 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) sie über die in Nummer 11.5.4 genannten Kenntnisse und Qualifikationen verfügen, und“.

g) Nummer 11.5.4 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Voraussetzung für eine Zertifizierung als Ausbilder mit Qualifikation für Schulungen gemäß den Nummern 11.2.3.1 bis 11.2.3.5 sowie 11.2.4 (außer Schulungen von Aufsichtspersonen, die ausschließlich die in Nummer 11.2.3.6 bis 11.2.3.10 genannten Personen beaufsichtigen) und 11.2.5 sind Kenntnisse des Arbeitsumfeldes in dem relevanten Bereich der Luftsicherheit sowie Qualifikationen und Kompetenzen in folgenden Bereichen:“.

17. Kapitel 12 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 12.1.2.2 erhält folgende Fassung:

„12.1.2.2. Alle ausschließlich für die Kontrolle von Personen, die keine Fluggäste sind, eingesetzten WTMD müssen mindestens dem Standard 1 entsprechen.“

b) Folgende Nummern 12.5.1.4 und 12.5.1.5 werden angefügt:

„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 überwacht regelmäßig die korrekte Anwendung der TIP-Systeme und gewährleistet, dass die Systeme ordnungsgemäß konfiguriert sind, einschließlich der realistischen und relevanten Projektion von Objekten, dass sie den Anforderungen entsprechen und über aktualisierte Bibliotheken verfügen.“

c) Nummer 12.8.2 erhält folgende Fassung:

„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.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.“

d) Folgende Nummer 12.10 wird angefügt:

„12.10. METALLENDETEKTOREN (MDE)

Detaillierte Bestimmungen zum Einsatz von MDE sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission festgelegt.“

---