Name und ggf. Logo des antragstellenden Unternehmens

**LUFTFRACHT-SICHERHEITSPROGRAMM**

**(LFSP)**

Adresse des regB Standorts[[1]](#endnote-1)

**DE/RA/**xxxxx-xx[[2]](#endnote-2)

Revisionsstand: Nr.[[3]](#endnote-3)

# KAPITEL 1 Inhaltsverzeichnis und Revisionsstand[[4]](#endnote-4)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Kapitel** | **Inhalt** | **Revision / Datum[[5]](#endnote-5)** |
| 1 | Inhaltsverzeichnis und Revisionsstand LFSP | **03 / 28.02.2017 (Beispielangaben)** |
| 2 | Organisation und Verantwortlichkeiten | **01 / 03.12.2015** |
| 3 | Personal | **03 / 28.02.2017** |
| 4 | Interne Qualitätssicherung | **01 / 03.12.2015** |
| 5 | Schutz der Betriebsstätte | **01 / 03.12.2015** |
| 6 | Einsatz von Unterauftragnehmern | **03 / 28.02.2017** |
| 7 | Geschäftliche Versender | **02 / 14.12.2016** |
| 8 | Statusvalidierung von zugelassenen Stellen | **01 / 03.12.2015** |
| 9 | Frachtabwicklung | **01 / 03.12.2015** |
| 10 | Kontrollen | **01 / 03.12.2015** |
| 11 | Notfallmaßnahmen | **01 / 03.12.2015** |
| 12 | Anlagen | **03 / 28.02.2017** |

# KAPITEL 2 Organisation und Verantwortlichkeiten

## **Kapitel 2.1 Allgemeine Daten**

### Kapitel 2.1.1 Hauptsitz lt. Handelsregister

Name des Unternehmens[[6]](#endnote-6): Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Hauptsitz des Unternehmens, Str., PLZ Ort: Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Handelsregisternummer[[7]](#endnote-7): Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

AEO C  AEO S  AEO F

AEO Zertifikat Nummer: Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Geschäftsführer[[8]](#endnote-8):

Kontaktdaten E-Mail, Telefon

### Kapitel 2.1.2 Betriebsstätten[[9]](#endnote-9)

|  |  |
| --- | --- |
| Name und Sitz der Betriebsstätte nebst der regulären Geschäftszeiten:[[10]](#endnote-10) | Tätigkeiten[[11]](#endnote-11) |
| Klicken Sie hier, um Text einzugeben. | Lagerung  Dokumentenerstellung mit Vergabe des Sicherheitsstatus  Kontrollen nach Ziffer 6.2 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998  Handlingsagent  Third Party Logistic Provider  auch Transport mit eigenen Fahrzeugen  sonstiges: |
| … | … |

### Kapitel 2.2 Sicherheitsbeauftragter

Der Sicherheitsbeauftragte ist für die Betriebsstätte, das Luftfracht-Sicherheitsprogramm der Betriebsstätte und die Einhaltung des Luftfracht-Sicherheitsprogramms verantwortlich. Er nimmt u.a. folgende Aufgaben wahr:[[12]](#endnote-12)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

# KAPITEL 3 Personal

## **Kapitel 3.1 Allgemeines**

Die folgenden Personalgruppen sind vorhanden[[13]](#endnote-13):

*Sicherheitsbeauftragte*

*Personal mit Zugang zu identifizierbarer Luftfracht*

*Personal, welches mit der Durchführung von Sicherheitskontrollen betraut ist*  *Personal in Ausübung der Kontrollen*

*Hundeführer von Sprengstoffspürhunden*

Es wird zu jeder Zeit sichergestellt, dass eine aktuelle Liste mit Personen der vorstehenden Personalgruppen für eigenes und fremdes Personal verfügbar ist. Diese muss dem Luftfahrt-Bundesamt auf Verlangen jederzeit vorgelegt werden können[[14]](#endnote-14).

Die entsprechenden Nachweise im Sinne des Kapitels 11 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 können für eigene Mitarbeiter oder Fremdpersonal, welches am zugelassenen Betriebsstandort tätig ist, ebenfalls auf Verlangen dem Luftfahrt-Bundesamt kurzfristig vorgelegt werden.

## **Kapitel 3.2 Einstellung von Personal**

Das Einstellungsverfahren von Personal erfolgt unter Berücksichtigung der Ziffer 11.1.1 – 11.1.8 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 wie folgt:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **Kapitel 3.3 Überprüfung der Zuverlässigkeit des Personals**

Personal, das in unserem Unternehmen als Beteiligter der sicheren Lieferkette eingesetzt wird und aufgrund seiner Tätigkeit unmittelbaren Einfluss auf die Sicherheit des Luftverkehrs hat, wird behördlich auf seine Zuverlässigkeit hin überprüft.

**Mit Datum des 4. März 2018** ist der Einsatz von Personal auf Grundlage einer beschäftigungsbezogenen Überprüfung nicht mehr zulässig.

Die Beantragung der Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß § 7 LuftSiG erfolgt nach folgendem Verfahren[[15]](#endnote-15):

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Die für unser Unternehmen [Name des Unternehmens einfügen] gemäß § 2 Abs. 1 Nummer 2 LuftSiZÜV zuständige Luftsicherheitsbehörde ist:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Mit dem folgenden Verfahren wird sichergestellt, dass die entsprechenden Mitarbeiter jederzeit über eine gültige Zuverlässigkeitsüberprüfung verfügen[[16]](#endnote-16):

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Bei negativ beschiedener Zuverlässigkeitsüberprüfung oder deren Entzug werden den betroffenen Personen die Zugriffs-/Zutrittsrechte sofort entzogen und diese Personen:

nicht eingestellt.  entlassen.  in einem anderen Bereich eingesetzt.

## **Kapitel 3.4 Personengruppen und Schulungsmaßnahmen**

Die hier nachfolgend genannten Personengruppen werden bei uns den folgenden Schulungs- und Fortbildungsmaßnahmen unterzogen[[17]](#endnote-17):

### Kapitel 3.4.1 Personal, das keine Kontrollen durchführt

Sicherheitsbeauftragter (Ziffer 11.2.5)

[Name des Unternehmens einfügen] stellt sicher, dass der Sicherheitsbeauftragte/Stellvertreter jederzeit über eine gültige Schulung gemäß Ziffer 11.2.2 und 11.2.5 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 verfügt.

Führt der Sicherheitsbeauftragte/Stellvertreter Sicherheitskontrollen durch, so verfügt er zudem über eine gültige Schulung gemäß Ziffer 11.2.3.9 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998.

Entsprechende Zertifikate bzw. Schulungsbescheinigungen werden bei uns vorgehalten.

Die Fortbildungen dieser Personen erfolgen entsprechend Ziffer 11.4.3 a) des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 mindestens einmal alle fünf Jahre oder wenn die Kompetenzen über 6 Monate nicht angewandt wurden vor der Wiederaufnahme der sicherheitsrelevanten Tätigkeiten.

Personal, das Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost hat und nicht mit der Durchführung von Sicherheitskontrollen bei Luftfracht/Luftpost betraut ist (Ziffer 11.2.7)

[Name des Unternehmens einfügen] stellt sicher, dass das Personal, welches Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost hat und keine Sicherheitskontrollen durchführt, jederzeit über eine gültige Schulung gemäß Ziffer 11.2.7 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 verfügt.

Entsprechende Zertifikate bzw. Schulungsbescheinigungen werden bei uns vorgehalten.

Die Fortbildungen/Schulungen dieser Personen erfolgen mindestens einmal alle fünf Jahre.

Personal, welches mit der Durchführung von Sicherheitskontrollen bei Luftfracht/Luftpost betraut ist (Ziffer 11.2.3.9)

[Name des Unternehmens einfügen] stellt sicher, dass das Personal, welches bei Luftfracht/Luftpost Sicherheitskontrollen durchführt, jederzeit über eine gültige Schulung gemäß Ziffer 11.2.3.9 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 verfügt.

Entsprechende Zertifikate bzw. Schulungsbescheinigungen werden bei uns vorgehalten.

Die Fortbildungen/Schulungen dieser Personen erfolgen mindestens einmal alle fünf Jahre oder wenn die Kompetenzen gem. Ziffer 11.4.3 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 über 6 Monate nicht angewandt wurden vor der Wiederaufnahme der sicherheitsrelevanten Tätigkeiten.

Es wird wie folgt sichergestellt, dass die bei uns eingesetzten Personen jederzeit über eine für ihre Tätigkeit gültige Schulung verfügen[[18]](#endnote-18):

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Bei fehlender Schulung werden den betroffenen Personen die Zugriffs-/Zutrittsrechte sofort entzogen und diese Personen:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| nach- bzw. neu geschult. | entlassen. | in einem anderen Bereich eingesetzt. |

### Kapitel 3.4.2 Personal, das Kontrollen durchführt

Kontrollkräfte für Fracht und Post (Ziffer 11.2.3.2)

[Name des Unternehmens einfügen] stellt sicher, dass das Personal, welches bei Luftfracht/Luftpost Kontrollen durchführt, jederzeit über ein gültiges Zertifikat gemäß Ziffer 11.2.3.2 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 verfügt.

Die Fortbildungen dieser Personen erfolgen nach Maßgabe des Kapitels 11.4 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998.

Entsprechende Zertifikate bzw. Fortbildungsbescheinigungen werden bei uns vorgehalten.

Die Fortbildungen dieser Personen erfolgen in unserem Unternehmen nach Maßgabe des Kapitels 11.4 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 in folgenden Intervallen:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

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

Hundeführer von Sprengstoffspürhunden (Ziffer 12.9.3)

[Name des Unternehmens einfügen] stellt sicher, dass das Personal, welches als Hundeführer von Sprengstoffspürhunden eingesetzt wird, jederzeit den Nachweis der Qualifikationen gemäß Ziffer 12.9.3 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 verfügt.

Die Fortbildungen dieser Personen erfolgen gemäß Ziffer 12.9.3 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998.

Entsprechende Zertifikate bzw. Schulungsbescheinigungen werden bei uns vorgehalten.

Es wird wie folgt sichergestellt, dass die entsprechenden Personen jederzeit über eine gültige Schulung, Fortbildungsnachweise und Zertifizierungen bzw. Rezertifizierungen verfügen[[19]](#endnote-19):

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Bei fehlender Schulung werden die betroffenen Personen:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| nach- bzw. neu geschult. | entlassen. | in einem anderen Bereich eingesetzt. |

# KAPITEL 4 Interne Qualitätssicherung

Die interne Qualitätssicherung wird durchgeführt:

jährlich  ½ jährlich  \_\_\_\_mal in 12 Monaten

Die Durchführung erfolgt

anhand der dem Luftfracht-Sicherheitsprogramm als Anlage beigefügten Audit-Checkliste[[20]](#endnote-20).

gemäß nachfolgenden Verfahren:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Diese Maßnahmen der internen Qualitätssicherung und evtl. erforderliche Korrekturmaßnahmen werden dokumentiert.[[21]](#endnote-21)

# KAPITEL 5 Schutz der Betriebsstätte

## **Kapitel 5.1 Pläne[[22]](#endnote-22)**

## **Kapitel 5.2 Zutrittssicherung[[23]](#endnote-23)**

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **Kapitel 5.3 Alarm- und Sicherungsmaßnahmen**

Es sind folgende Alarm- und Sicherungsmaßnahmen vorhanden:

keine

Alarmanlage

(diese läuft auf bei: Klicken Sie hier, um Text einzugeben.)

Videoüberwachung

(diese läuft auf: Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Zeitraum der Aufbewahrung: Klicken Sie hier, um Text einzugeben.)

Bestreifung/Wachschutz

mit Zugang zum sicheren Bereich

ohne Zugang zum sicheren Bereich

Erläuterungen zu den vorhandenen Alarm- und Sicherungsmaßnahmen[[24]](#endnote-24)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

# **KAPITEL 6 Einsatz von Unterauftragnehmern**[[25]](#endnote-25)

Es erfolgt keine Vergabe von Sicherheitskontrollen gem. Ziffer 6.3.2 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 an Unterauftragnehmer.

Der Einsatz von Unterauftragnehmern erfolgt jeweils nach den folgenden Verfahren:

Vergabe von Sicherheitskontrollen gem. Ziffer 6.3.2 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 als Unteraufträge an andere reglementierte Beauftragte gem. Ziffer 6.3.1.1 a) des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998[[26]](#endnote-26):

*Annahme der Fracht*

*Prüfung der Herkunft der Sendung*

*Prüfung Identitätsfeststellung bei Übernahme auf Lager*

*Durchführung von Kontrollen*

*Schutz der Fracht*

*sonstiges:*

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Die Überprüfung, ob der eingesetzte reglementierte Beauftragte über eine behördliche Zulassung als reglementierter Beauftragter verfügt, erfolgt nach Maßgabe des Kapitels 8.1 des Luftfracht-Sicherheitsprogramms.

Vergabe von Sicherheitskontrollen als Unteraufträge an andere Stellen gem. Ziffer 6.3.1.1 b) des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 auf dem eigenen Betriebsgelände[[27]](#endnote-27):

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Vergabe von Unteraufträgen an andere Stellen gem. Ziffer 6.3.1.1 c) des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998, wenn die Kontrollen an einem anderen Ort als dem Betriebsgelände des reglementierten Beauftragten oder einem Flughafen stattfinden und die betreffende Stelle für die Erbringung dieser Dienstleistungen von der zuständigen Behörde zertifiziert oder zugelassen und für die Bereitstellung dieser Dienstleistungen verzeichnet wurde[[28]](#endnote-28):

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Vergabe von Unteraufträgen für den Schutz und Transport durch Transporteure gem. Ziffer 6.3.1.1 d) des Anhanges DVO (EU) 2015/1998, die die Ziffer 6.6 der DVO (EU) 2015/1998 [[29]](#footnote-1) bzw. § 9a Abs. 2 LuftSiG erfüllen[[30]](#endnote-29):

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Die Überprüfung, ob der eingesetzte Transporteur[[31]](#endnote-30) über eine behördliche Zulassung verfügt, erfolgt nach Maßgabe des Kapitels 8 dieses Luftfracht-Sicherheitsprogramms.

Es ist sichergestellt, dass eine aktuelle Liste der eingesetzten Unterauftragnehmer verfügbar ist, die dem Luftfahrt-Bundesamt jederzeit vorgelegt werden kann.

# **KAPITEL 7 Geschäftliche Versender**

Es ist uns bekannt, dass keine geschäftlichen Versender mehr benannt werden dürfen, da seit dem 1. April 2016 in Deutschland folgende, strengere Maßnahmen nach Artikel 6 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 300/2008 Anwendung findet:

1. Für in der Bundesrepublik Deutschland ansässige reglementierte Beauftragte wird die Möglichkeit ausgesetzt, geschäftliche Versender gemäß Ziffer 6.5.1 des Anhanges der DVO (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 Ziffer 6.2.1 f) des Beschlusses der Kommission C(2015) 8005 bleibt hiervon unberührt.

# KAPITEL 8 Statusvalidierung

## **Kapitel 8.1 Statusvalidierung anhand der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette**[[32]](#endnote-31)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **Kapitel 8.2 Statusvalidierung anderer Beteiligter der sicheren Lieferkette[[33]](#endnote-32)**

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

# **KAPITEL 9 Frachtabwicklung**[[34]](#endnote-33)

Am Betriebsstandort erfolgt

Erstellung von Begleitdokumenten gemäß Ziffer 6.3.2.5 bis 6.3.2.7 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 (dokumentarische Frachtabwicklung).

Sicherheitskontrollen gemäß Ziffer 6.3.2.1 bis 6.3.2.4 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 (physisches Handling der Luftfracht).

Abfertigungsprozess nach Ziffer 6.3.2.3 b) des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 (sog. TPL-Verfahren)

Folgende sicherheitsrelevante Tätigkeiten werden als Unterauftrag vergeben:

Transport

Lagerung

Erstellung der Begleitdokumente

sonstiges: Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **Kapitel 9.1 Vorholung der Fracht**[[35]](#endnote-34)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **Kapitel 9.2 Annahme von Luftfracht im eigenen Lager**[[36]](#endnote-35)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **Kapitel 9.3 Fracht und Post mit hohem Risiko[[37]](#endnote-36)**

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **Kapitel 9.4 TPL**[[38]](#endnote-37)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **Kapitel 9.5 Lagerung der Fracht**[[39]](#endnote-38)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **Kapitel 9.6 Erstellung der Frachtdokumente**[[40]](#endnote-39)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **Kapitel 9.7 Beförderung von Frachtsammelsendungen (Consol)**[[41]](#endnote-40)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **Kapitel 9.8 Ausnahmen von der Kontrolle**[[42]](#endnote-41)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **Kapitel 9.9 Regelungen bei Transferfracht**[[43]](#endnote-42)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

**Kapitel 9.10 Aufbereitung der Fracht[[44]](#endnote-43)**

## Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **Kapitel 9.11 Übergabe der Fracht an das Luftfahrtunternehmen oder an einen weiteren reglementierten Beauftragten[[45]](#endnote-44)**

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

# **KAPITEL 10 Kontrollen**[[46]](#endnote-45)

Es werden keine eigenen Kontrollen durchgeführt.

Es werden eigene Kontrollen gemäß Ziffer 6.2 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 durchgeführt (Kontrollmittel oder –verfahren gemäß Ziffer 6.2.1.5 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998).

Es werden eigene Kontrollen gemäß Ziffer 6.2 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 durchgeführt (andere geeignete Sicherheitskontrollen gemäß Ziffer 6.2.1.6 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998).

## **Kapitel 10.1[[47]](#endnote-46) Es werden keine eigenen Kontrollen durchgeführt[[48]](#endnote-47)/ Durchführung eigener Kontrollen[[49]](#endnote-48)**

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **Kapitel 10.2 Allgemeines[[50]](#endnote-49)**

Die folgenden Kontrollmethoden werden angewandt:

Durchsuchung von Hand (PHS)

Röntgengerät (XRY)

Sprengstoffdetektionsgerät (EDS)

Sprengstoff-Spürhunde (EDD)

Sprengstoffspurendetektion (ETD)

Sichtkontrolle (VCK)

jede andere Methode (AOM) „Sonderkontrollverfahren[[51]](#endnote-50)“

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Sollten die am Betriebsstandort vorhandenen Kontrollmittel zu keinem zufriedenstellenden Ergebnis führen, wird wie folgt vorgegangen[[52]](#endnote-51):

die Sendung wird an einen anderen reglementierten Beauftragten zur weiteren Kontrolle gegeben, der über weitergehende Kontrollmittel verfügt.

die Sendung wird zurückgewiesen.

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

### Kapitel 10.2.1 Röntgenkontrolle

1. Röntgengerät[[53]](#endnote-52)

Die Einzelheiten bzgl. der verwendeten Röntgenkontrolltechnik sind der Anlage Klicken Sie hier, um Text einzugeben.zu entnehmen.

1. ECAC-Test[[54]](#endnote-53)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

1. Beschreibung des Röntgenprozesses[[55]](#endnote-54)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

**Kapitel 10.2.2 EDS-Anlagen**

1. EDS-Gerät[[56]](#endnote-55)

Die Einzelheiten bzgl. der verwendeten EDS-Kontrolltechnik sind der Anlage Klicken Sie hier, um Text einzugeben.zu entnehmen.

1. ECAC-Test[[57]](#endnote-56)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

1. Beschreibung des EDS-Prozesses[[58]](#endnote-57)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

### Kapitel 10.2.3 Physische Kontrolle

* 1. Voraussetzungen für eine physische Kontrolle[[59]](#endnote-58)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

* 1. Beschreibung des Arbeitsprozesses[[60]](#endnote-59)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

**Kapitel 10.2.4 Sichtkontrolle**

1. Voraussetzungen für eine Sichtkontrolle[[61]](#endnote-60)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

1. Beschreibung des Arbeitsprozesses[[62]](#endnote-61)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

### Kapitel 10.2.5 Sprengstoffspurendetektor

1. Spurendetektionsgerät[[63]](#endnote-62)

Die Einzelheiten bzgl. der verwendeten Sprengstoffspurendetektoren sind der Anlage Klicken Sie hier, um Text einzugeben.zu entnehmen.

1. Beschreibung des Arbeitsprozesses[[64]](#endnote-63)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

### Kapitel 10.2.6 Freilaufende Sprengstoffspürhunde

1. Einsatz von freilaufenden Sprengstoffspürhunden[[65]](#endnote-64)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

1. Sprengstoffspürhunde-Team[[66]](#endnote-65)

Der Sprengstoffspürhund, der Hundeführer und beide zusammen als Sprengstoffspürhunde-Team werden durch das Luftfahrt-Bundesamt zugelassen. Nach erfolgreicher Erstschulung 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 gemeinsame Maßnahme (Übungswoche) mit allen Sprengstoffspürhunde-Teams durchzuführen. Im Zuge dieser Übungswoche sind gemeinsame Trainings mit den Sprengstoffspürhunden sowie theoretische Schulungen der Führer durchzuführen. Abschließend wird eine Leistungsprüfung/Qualitätskontrolle durch einen Spezialleistungsprüfer des Luftfahrt-Bundesamtes vorgenommen.

Während der Zulassungszeit unterzieht sich das Sprengstoffspürhunde-Team laufend Wiederholungsschulungen. Diese müssen entweder mindestens 4 Zeitstunden je 6 Wochen betragen oder es wird mindestens einmal wöchentlich ein Erkennungstraining sämtlicher in Anlage 12-D des Beschlusses C(2015) 8005 endgültig aufgezählter Stoffe durchgeführt.

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

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

1. Beschreibung des Arbeitsprozesses[[67]](#endnote-66)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

1. 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 werden durch den Ausbildungsleiter für Diensthunde monatlich kontrolliert. Die entsprechenden Unterlagen werden mindestens während des Beschäftigungszeitraums aufbewahrt.[[68]](#endnote-67)

## **Kapitel 10.3 Kontrolle von Fracht mit hohem Risiko**[[69]](#endnote-68)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **Kapitel 10.4 Zugelassene „Sonderkontrollverfahren“[[70]](#endnote-69)**

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

# KAPITEL 11 Notfallmaßnahmen[[71]](#endnote-70)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

# KAPITEL 12 ANLAGEN[[72]](#endnote-71)

1. Interne Auditcheckliste
2. Gebäude- und Büropläne, Übersichtskarten[[73]](#endnote-72)
3. Datenblätter der Kontrolltechnik (soweit zutreffend)
4. Anforderungen an die bei Einsatz von freilaufenden Sprengstoff-

spürhunden ausgewiesene SSH-Fläche (bei Einsatz von EDD)

1. Alarmplan (soweit zutreffend)
2. Weitere Anlagen (z.B. Arbeitsanweisungen, Formular Frachtannahme)

**Sonstige Dokumente[[74]](#endnote-73)**

1. Verpflichtungserklärung gemäß Anlage 6-A der DVO (EU) 2015/1998 im Original[[75]](#endnote-74)
2. Kopie des Handelsregisterauszuges (soweit Eintrag im Handelsregister)

bzw. eine Kopie der Gewerbeanmeldung

1. Benennungsschreiben des Sicherheitsbeauftragten
2. Kopie der Überprüfung nach § 7 LuftSiG des benannten Sicherheitsbeauftragten
3. Schulungszertifikate des benannten Sicherheitsbeauftragten in Kopie
4. **Hinweise**

**1. ALLGEMEINES**

Unternehmen, die in Deutschland eine Zulassung als reglementierter Beauftragter für Luftfracht- und Luftpostsendungen gemäß der VO (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen beantragen, müssen die gesetzlichen Anforderungen und die vom Luftfahrt-Bundesamt vorgeschriebenen Pflichten erfüllen.

***Hinweis: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für beiderlei Geschlecht.***

Die Erstellung eines Luftfracht-Sicherheitsprogramms ist eine der Voraussetzungen für die Zulassung als reglementierter Beauftragter. Im Luftfracht-Sicherheitsprogramm ist das Unternehmen bzw. der zuzulassende Betriebsstandort in einer Selbstdarstellung zu beschreiben. Im Luftfracht-Sicherheitsprogramm sind alle Verfahren und Maßnahmen darzulegen, die relevant sind, um die gesetzlichen Anforderung an die Luftsicherheit zu erfüllen.

Weiterhin ist die Verpflichtungserklärung nach Anlage 6-A des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 zu zeichnen und es sind die als Sicherheitsbeauftragte verantwortlichen Mitarbeiter in einem Benennungsschreiben (Vorlage anbei) gegenüber dem Luftfahrt-Bundesamt anzuzeigen. Diese Dokumente sind im Original einzureichen.

Das Luftfracht-Sicherheitsprogramm bildet somit in Verbindung mit der Verpflichtungserklärung und dem Benennungsschreiben auch die Grundlage, nach der das Luftfahrt-Bundesamt den reglementierten Beauftragten in regelmäßigen Abständen auf die Einhaltung der im Luftfracht-Sicherheitsprogramm beschriebenen Regelungen überprüft.

Die nachfolgenden Ausführungen stellen die Mindestanforderungen an das vom reglementierten Beauftragten zu erstellende Luftfracht-Sicherheitsprogramm dar. Treffen vorgegebene Verfahren auf eine Betriebsstätte/n nicht zu, ist dies anzugeben.

Der 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 sind jeweils standortbezogen detailliert darzustellen. Es kann daher sinnvoll sein, für verschiedene Standorte jeweils eigenständige Luftfracht-Sicherheitsprogramme oder auch ergänzende Standortblätter zu erstellen. Für den letzten Fall empfiehlt das Luftfahrt-Bundesamt eine Trennung nach Kapitel 5 des vorliegenden Musters.

Die Einreichung hat stets in vollständiger Form inklusive aller gültigen Anlagen möglichst in elektronischer Form als PDF-Datei an das Postfach:

[regB@lba.de](mailto:regB@lba.de)

zu erfolgen. Alternativ kann das Luftfracht-Sicherheitsprogramm auch postalisch übersandt werden.

**Erst nach erfolgter Genehmigung durch das Luftfahrt-Bundesamt ist die Umsetzung der beschriebenen Prozesse bzw. ihrer Änderungen zulässig. Auf die jeweiligen Änderungen im Luftfracht-Sicherheitsprogramm ist bei Einreichung im Anschreiben explizit hinzuweisen.**

Das Luftfracht-Sicherheitsprogramm ist grds. keine Verschlusssache, 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 Erstellungshilfe vor.

**2. RECHTSGRUNDLAGEN**

Für die Erstellung des Luftfracht-Sicherheitsprogramms sind die folgenden Regelwerke und Dokumente jeweils in der gültigen Fassung 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 Anleitung für die Erstellung eines Luftfracht-Sicherheitsprogramms Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002
* Durchführungs-Verordnung (EU) 2015/1998 der Kommission vom 5. November 2015 zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit
* Luftsicherheitsgesetz vom 11. Januar 2005 (BGBl. I S. 78), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Ersten Gesetzes zur Änderung des Luftsicherheitsgesetzes vom 23. Februar 2017 (BGBl. I S. 298)
* Verordnung zur Einführung von Luftsicherheitsschulungen (LuftSiSchulV) vom 02. April 2008 (BGBl. I S. 647)
* Beschluss der Kommission vom 16. November 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 [C(2015) 8005 endgültig]

Weitere Informationen zum Thema Luftsicherheit und reglementierter Beauftragter sind auf der Homepage des Luftfahrt-Bundesamts unter:

http://www.lba.de unter Luftsicherheit – Reg. Beauftragte zu finden.

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 Beschlusses C(2015) 8005 endgültig erhalten reglementierte Beauftragte auf Anfrage unter regB@lba.de.

1. **Ausfüllhilfe**

Gültig für das gesamte Luftfracht-Sicherheitsprogramm:

Soweit nicht anders angegeben, können ausschließlich in den Kapiteln 5 und 10 nicht zutreffende Abschnitte vollständig entfernt werden. In Kapitel 10.1 betrifft dies auch die Überschrift. Alle verbleibenden vorgegebenen Ausführungen sind als fester Bestandteil aufzunehmen.

In den übrigen Kapiteln sind nicht zutreffende Abschnitte explizit zu verneinen.

Es wird empfohlen, für die Benennung des Sicherheitsbeauftragten nach Ziffer 6.3.1.3 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 die bereitgestellte Vorlage zu verwenden. Eine namentliche Aufnahme des Sicherheitsbeauftragten in das Luftfracht-Sicherheitsprogramm würde ansonsten eine genehmigungspflichtige Revision des Luftfracht-Sicherheitsprogramms erfordern, sollten sich Angaben zur Person des Sicherheitsbeauftragten ändern.

**Gültig für einzelne Kapitel:**

1. Die Adresse der Betriebsstätte ist vollständig im Deckblatt aufzunehmen und hinsichtlich z.B. Gebäudeteil, Etage, Raumnummer zu konkretisieren, sofern es sich um ein Luftfracht-Sicherheitsprogramm nur für einen Betriebsstandort handelt. [↑](#endnote-ref-1)
2. Diese Nummer wird Ihnen nach erfolgter Zulassung vom Luftfahrt-Bundesamt zugeteilt. [↑](#endnote-ref-2)
3. An dieser Stelle ist die Nummer des neuesten Revisionsstandes anzugeben. Da sich mit jeder Revision auch immer das Kapitel 1 ändert, entspricht die Gesamtrevisionsnummer immer der Revision des Kapitels 1. [↑](#endnote-ref-3)
4. In diesem Kapitel ist eine Liste der gültigen Kapitel inklusive des jeweiligen Revisionsstandes wie folgt zu führen:

   Bei Änderungen in einem Kapitel tauschen Sie alle Seiten des betroffenen Kapitels aus und vermerken den neuen Revisionsstand. Reichen Sie das gesamte Luftfracht-Sicherheitsprogramm inklusive aller gültigen Anlagen mit den Änderungen innerhalb von 10 Arbeitstagen beim Luftfahrt-Bundesamt ein.

   Die sich aus den Aktualisierungen ergebenen Revisionen des Luftfracht-Sicherheitsprogramms sind dem Luftfahrt-Bundesamt unaufgefordert zur Genehmigung zu übersenden. Bitte verweisen Sie in Ihrem Anschreiben ausdrücklich auf die getätigten Änderungen.

   **Das geänderte Luftfracht-Sicherheitsprogramm ist dem Luftfahrt-Bundesamt möglichst in elektronischer Form und zwingend vor Umsetzung der Änderung zur Genehmigung vorzulegen.** [↑](#endnote-ref-4)
5. Die eingetragenen Daten dienen lediglich als Beispiele. [↑](#endnote-ref-5)
6. Im Handelsregister eingetragene Unternehmen geben hier bitte die im Handelsregister eingetragene Firma (genauen HR-Eintrag angeben) an. Nicht im Handelsregister eingetragene Einzelpersonen oder Personengemeinschaften geben bitte ausschließlich den Vor- und Zunamen an. Bei Personengemeinschaften, die in Form einer GbR geschäftlich tätig sind, sind alle Gesellschafter der GbR zu nennen. Zusätzliche Geschäftsbezeichnungen können im Geschäftsverkehr im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben genutzt werden. Eine Eintragung solcher Geschäftsbezeichnungen in der EU- Datenbank erfolgt jedoch nicht. [↑](#endnote-ref-6)
7. Es ist eine Kopie des Handelsregisterauszuges bzw. der Gewerbeanmeldung als Anlage beizufügen. [↑](#endnote-ref-7)
8. Sofern zu einem späteren Zeitpunkt der Geschäftsführer wechselt, ist dies nicht gesondert meldepflichtig. Eine solche Mitteilung kann also auch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Eine Meldepflicht bei einem Wechsel des Geschäftsführers kann sich aber aus der gleichzeitigen Übernahme anderer Funktionen durch den Geschäftsführer ergeben. Denkbar wäre etwa, dass bei kleineren Unternehmen der Geschäftsführer auch als Sicherheitsbeauftragter fungiert. [↑](#endnote-ref-8)
9. An dieser Stelle sind sämtliche als reglementierte Beauftragte zuzulassende Betriebsstandorte anzugeben, es sei denn, für jeden Betriebsstandort wird ein eigenes Luftfracht-Sicherheitsprogramm eingereicht. [↑](#endnote-ref-9)
10. Die Adresse der Betriebsstätte(n) ist/sind an dieser Stelle vollständig aufzunehmen und hinsichtlich z.B. Gebäudeteil, Etage, Raumnummer zu konkretisieren.

    Die Betriebszeiten sind ggf. nach Wochentagen zu konkretisieren. Dies gilt insbesondere, wenn Kontrolltechnik an der Betriebsstätte des reglementierten Beauftragten eingesetzt wird bzw. werden soll. [↑](#endnote-ref-10)
11. Es sind die Tätigkeiten anzugeben, die Bestandteil der Zulassung als reglementierter Beauftragter sein sollen bzw. sind. [↑](#endnote-ref-11)
12. Hierzu gehört die Benennung mindestens eines Luftfracht-Sicherheitsbeauftragten je Betriebsstandort als verantwortliche Person für die Erarbeitung, Umsetzung und Einhaltung der für das Unternehmen festgelegten Sicherheitsbestimmungen mittels separatem Benennungsschreiben. 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. Soweit die Befugnisse nicht über die im Benennungsschreiben genannten hinausgehen, genügt ein Verweis auf dieses. Weiterhin ist darzulegen, wie der Luftfracht-Sicherheitsbeauftragte sicherstellt, die notwendigen Korrekturmaßnahmen unverzüglich einzuleiten, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die Luftsicherheit beeinträchtigt sein könnte. Falls zutreffend ist zu beschreiben, durch welche Verfahren und Maßnahmen die Zusammenarbeit der Luftfracht-Sicherheitsbeauftragten untereinander sichergestellt wird. [↑](#endnote-ref-12)
13. Zutreffendes bitte ankreuzen.

    Das eingesetzte Personal umfasst eigenes wie fremdes Personal an der Betriebsstätte. [↑](#endnote-ref-13)
14. Es wird darauf hingewiesen, dass die entsprechende Dokumentation über Aus- und Fortbildungen 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. [↑](#endnote-ref-14)
15. Der Verfahrensablauf der Beantragung der Zuverlässigkeitsüberprüfung durch den reglementierten Beauftragten ist zu beschreiben. [↑](#endnote-ref-15)
16. Z.B. Ablauferinnerung durch Wiedervorlage,… [↑](#endnote-ref-16)
17. Unzutreffende Personengruppen bitte löschen. [↑](#endnote-ref-17)
18. Z.B. Ablauferinnerung durch Wiedervorlage,… [↑](#endnote-ref-18)
19. Z.B. Ablauferinnerung durch Wiedervorlage,… [↑](#endnote-ref-19)
20. Es empfiehlt sich, die interne Qualitätssicherung mittels einer Checkliste durchzuführen. Ein entsprechendes Muster wird auf den Internetseiten (Rubrik RegB/Dokumente und Formulare) des Luftfahrt-Bundesamts bereitgestellt. Der Aufbau der Checkliste sollte in zwei Teile gegliedert werden, welche tabellarisch aufgebaut sind und bewertet werden. Ein Teil sollte sich mit dem Luftfracht-Sicherheitsprogramm (schrittweise Prüfung der einzelnen Kapitel und Nachweise) und der andere mit der praktischen Umsetzung (stichprobenartige Überprüfung der sicherheitsrelevanten Prozesse im Betrieb und die entsprechende Dokumentation auf korrekte Umsetzung) beschäftigen. [↑](#endnote-ref-20)
21. Hierbei ist insbesondere darzustellen,

    * wie mögliche Mangelfeststellungen gewichtet werden,
    * in welchem Zeitraum diese zu beheben sind und
    * wie die Korrekturmaßnahmen der Belegschaft vermittelt werden.

    [↑](#endnote-ref-21)
22. Die Pläne sind in Form von Übersichts- und Gebäude/Büropläne einzufügen oder in den Anlagen aufzunehmen.

    In den Übersichtsplänen sind die Grundstücksgrenzen, 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 bzw. sicherheitsrelevanten Bereichen der Betriebsstätte 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? Hier empfiehlt es sich ggf. die Türen zum sicherheitsrelevanten Bereich durchzunummerieren und die Sicherung als Anlage zum Luftfracht-Sicherheitsprogramm aufzuführen.
    * In Plänen der Frachtabfertigungsgebäude ist der Sicherheitsbereich farblich gekennzeichnet darzustellen.
    * In den Plänen sind die Flächen für die Kontrolltechnik (z.B. XRY, ETD, EDD) zu markieren. Die Flächen für die Sprengstoffspürhunde sind mit den Flächenangaben im Luftfracht-Sicherheitsprogramm oder im Anhang zum Luftfracht-Sicherheitsprogramm zu konkretisieren.
    * Welche Durchgänge und Kontrolleinrichtungen bestehen an den Schnittstellen zwischen allgemeinzugänglichen und nicht allgemeinzugänglichen Bereichen?
    * Welche Transportwege sind ggf. in die Frachtlager und auf das Vorfeld (sensibler Sicherheitsbereich) vorgesehen bzw. welche ergeben sich zusätzlich aus der gebäudespezifischen Gestaltung der Anlage?

    [↑](#endnote-ref-22)
23. Die Darstellung muss standortbezogen erfolgen.

    Hinsichtlich der Zugangssicherung 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?
    * Wie sind die Regelungen hinsichtlich Mitnahmeberechtigungen und dem Zugang betriebsfremder Personen, wie Besuchern, Mitarbeitern von Fremdfirmen (Reinigungs-, Versorgungs- und Instandhaltungskräfte, Handwerker, etc.)?
    * Wie sind die Zutrittsregelungen bezüglich Mitarbeitern weiterer Beteiligter der sicheren Lieferkette?
    * Welcher Unternehmensbereich ist für die Vergabe der Zutrittsberechtigungen verantwortlich und wie und durch wen werden diese verwaltet?

    *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.* [↑](#endnote-ref-23)
24. Hinsichtlich der Alarm- und Sicherungsmaßnahmen sind insbesondere die folgenden Aspekte zu beschreiben:

    * 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?

    [↑](#endnote-ref-24)
25. In diesem Kapitel ist zu beschreiben, nach welchen Verfahren und Maßnahmen der reglementierte Beauftragte jederzeit sicherstellt und überprüft, dass die in seinem Namen tätigen Unterauftragnehmer die Anforderungen an die Luftsicherheit erfüllen. [↑](#endnote-ref-25)
26. Hier ist zu beschreiben, für welche Tätigkeiten andere reglementierte Beauftragte eingesetzt werden, d.h. welche Sicherheitskontrollen gem. Ziffer 6.3.2 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 unterbeauftragt werden.

    Gleichfalls ist anzugeben, welche Maßnahmen ergriffen werden, sollte eine solche Prüfung (vgl. Nr. 23) negativ ausfallen. Es ist zudem darzulegen, welche Maßnahmen der reglementierte Beauftragte in dem Fall trifft, dass Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Unterauftragnehmer die Anforderungen an die Luftsicherheit nicht erfüllt.

    Eine Unterauftragnehmerliste ist im Anhang des Luftfracht-Sicherheitsprogramms aufzunehmen, jedoch nicht bei Änderungen des Luftfracht-Sicherheitsprogramms einzureichen. Die Liste muss lediglich im Unternehmen aktuell und vorgehalten werden, ist aber ausschließlich bei Aufforderung durch das Luftfahrt-Bundesamt einzureichen. [↑](#endnote-ref-26)
27. Hier ist zu beschreiben, welcher Unterauftragnehmer für welche konkreten Tätigkeiten wo eingesetzt wird. Es ist zu beschreiben, wie sichergestellt wird, dass der Unterauftragnehmer die Anforderungen an die Luftsicherheit erfüllt.

    Es ist darzulegen, welche Maßnahmen der reglementierte Beauftragte in dem Fall trifft, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Unterauftragnehmer die Anforderungen an die Luftsicherheit nicht erfüllt. [↑](#endnote-ref-27)
28. Hier ist zu beschreiben, welche andere Stelle für welche konkreten Tätigkeiten wo eingesetzt wird und durch welche zuständige Luftsicherheitsbehörde die Zertifizierung für die jeweilige Dienstleistung erfolgt ist.

    Es ist darzulegen, welche Maßnahmen der reglementierte Beauftragte in dem Fall trifft, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Unterauftragnehmer die Anforderungen an die Luftsicherheit nicht erfüllt. [↑](#endnote-ref-28)
29. Die Transporteurserklärung von deutschen Transporteuren gemäß Anlage 6-E des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 ist gem. LuftSiG nur noch bis zum 3. März 2018 gültig. [↑](#footnote-ref-1)
30. Hier ist insbesondere zu beschreiben, wie der reglementierte Beauftragte sicherstellt, dass ein im EU-Ausland beauftragter Transporteur die Anforderungen gemäß Anlage 6-E des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 erfüllt. Die Nachweise entsprechend der Anlage 6-E des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 sind vorzuhalten.

    Es ist darzulegen, welche Maßnahmen der reglementierte Beauftragte in dem Fall trifft, dass Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Unterauftragnehmer die Anforderungen an die Luftsicherheit nicht erfüllt. Gleichfalls ist anzugeben, welche Maßnahmen ergriffen werden, sollte eine solche Prüfung negativ ausfallen.

    Zu beachten ist, dass im Rahmen dieser Dienstleistung ausschließlich Transporttätigkeiten abgedeckt sind. Ist Personal des Transporteurs z.B. auch für die Lagerbewirtschaftung eingesetzt, ist diese Tätigkeit entsprechend Ziffer 6.3.1.1 b) des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 aufzunehmen. Die Anforderungen entsprechen in diesem Falle denen des eigenen Personals. [↑](#endnote-ref-29)
31. Der Transporteur im Sinne der Verordnung kann ein reglementierter Beauftragter, ein zugelassener Transporteur oder Transporteur mit Transporteurserklärung gem. Anlage 6-E des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 sein. Wird z.B. der reglementierte Beauftragte als Unterauftragnehmer für die Vorholung der Luftfracht eingesetzt, ist auch diese Transportleistung unter Ziffer 6.3.1.1 d) des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 zu führen. [↑](#endnote-ref-30)
32. 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 Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette der reglementierten Beauftragten und bekannten Versendern vorzunehmen. Die Validierung ist entsprechend des Cargo Database User Guides, welcher auf der Homepage der 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. [↑](#endnote-ref-31)
33. Es ist zu beschreiben, wie dies geprüft wird, damit sichergestellt wird, dass der eingesetzte Unterauftragnehmer zum Zeitpunkt des Einsatzes noch behördlich zugelassener Transporteur ist. [↑](#endnote-ref-32)
34. In diesem Kapitel sind die Verfahren und Maßnahmen in konkreten, standortspezifischen Prozessbeschreibungen einzeln darzustellen, nach denen Luftfracht behandelt wird.

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

    Sofern einzelne Prozesse dieses Kapitels nicht zutreffend sind (bspw. lediglich dokumentarische Tätigkeiten), sind diese an entsprechender Stelle ausdrücklich zu verneinen. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass bei der Vergabe von Unteraufträgen im Rahmen der sicheren Lieferkette an andere behördlich zugelassene Stellen auf deren zugelassenes Sicherheitsprogramm zu verweisen ist, soweit der jeweilige Prozess ohne eine detaillierte Beschreibung der Tätigkeit des Unterauftragnehmers nachvollziehbar ist. [↑](#endnote-ref-33)
35. In diesem Abschnitt sind die konkreten Prozessabläufe, die die Vorholung der Fracht betreffen, beginnend mit dem Auftragseingang, darzustellen. Werden Dritte für die Vorholung eingesetzt, ist auch deren Beauftragung zu beschreiben. [↑](#endnote-ref-34)
36. In diesem Abschnitt ist die Annahme der Luftfracht am eigenen Lager darzustellen. Es ist eine Frachtannahmedokumentation durchzuführen, welche mindestens die folgenden Angaben enthalten muss:

    * Prüfung der Herkunft der Sendung gemäß Ziffer 6.3.2.1 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 (Erfassung des anliefernden Unternehmens sowie Feststellung ob es sich bei dem die Fracht übergebenden um einen bekannten Versender, reglementierten Beauftragten oder keinen davon handelt).
    * Prüfung der Identität der anliefernden Person gemäß Ziffer 6.3.2.2 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 und § 9a Abs. 5 LuftSiG bei sicheren wie unsicheren Luftfrachtsendungen.
    * An dieser Stelle ist auch darzustellen, wie der reglementierte Beauftragte seiner Verpflichtung zur Löschung der personenbezogenen Daten nachkommt.
    * Fahrzeugverschluss/Anlieferung unter Aufsicht.
    * Manipulationsfreiheit und – sicherheit der Fracht.

    [↑](#endnote-ref-35)
37. 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 wann 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. [↑](#endnote-ref-36)
38. An dieser Stelle sind die Verfahren im Rahmen des sog. „TPL-Verfahren“ (Third Party Logistic Providers) detailliert darzustellen.

    Es sind insbesondere folgende Aspekte zu beschreiben:

    * Wie erfolgt die Einlagerung der Sendungen?
    * Wie und in wessen Verantwortung erfolgt die Auswahl der zum Versand per Luftfracht bestimmten Waren?
    * Wie wird die autonome Auswahl sichergestellt und durch wen erfolgt diese?
    * Was geschieht im Weiteren mit den als zum Versand per Luftfracht bestimmten Sendungen?
    * Welche Angaben erhalten die Sendungen zum Sicherheitsstatus?

    Die Abläufe sind detailliert und in chronologisch nachvollziehbarer Reihenfolge darzustellen. [↑](#endnote-ref-37)
39. 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 weitere relevante Aspekte einzugehen. [↑](#endnote-ref-38)
40. In diesem Kapitel ist die Erstellung der Frachtdokumente im Sinne der Ziffer 6.3.2.5 i.V.m. 6.3.2.6 des Anhanges der DVO (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 und auf den chronologischen Ablauf einzugehen.

    Es ist zu beschreiben, durch welchen Bereich des reglementierten Beauftragten der Sicherheitsstatus vergeben wird. Dies ist ebenso zu beschreiben, falls der Sicherheitsstaus durch den reglementierten Beauftragten akzeptiert wird, nach dem ein anderer reglementierter Beauftragter diesen vergeben hat. Weiterhin ist darzustellen, in welcher Form das Frachtbegleitdokument erstellt wird (z.B. AWB, separates Dokument, in schriftlicher oder in elektronischer Form, etc.) und welche Angaben dieses enthält. Sofern eine elektronische Sendungsdokumentation (eCSD, eAWB) erfolgt, sind auch diesbezüglich die einzelnen Schritte detailliert darzustellen.

    Darüber hinaus ist darzulegen, wie gemäß Ziffer 6.3.2.6 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 der Sicherheitsstatus im Unternehmen vergeben wird.

    Folgende Varianten sind möglich (nicht abschließend):

    „Unsecured“ oder „not secured“

    „Unsecured HRCM“ oder „HRCM“

    „SPX by KC“ gefolgt von der eigenen DE/RA/Zulassungsnummer

    Gleiches gilt bei jeder anderen Methode, z.B. „SPX by XRY“.

    „security status see attached file“ oder „security status see attached manifest“ wenn die Frachtdokumentation weitergegeben wird, aber z.B. der externe Lagerhalter den Status vergibt.

    *Anm.: Der Status „SPX see attached file“ ist hier nicht richtig, da es sich ja erst bei Frachtannahme entscheidet, ob die Luftfracht zu SPX- oder SHR- Fracht wird.*

    Bei der Übernahme des Sicherheitsstatus von einem anderen reglementierten Beauftragten wird der jeweilige Status aufgeführt, gefolgt von der DE/RA/Zulassungsnummer des reglementierten Beauftragten, welcher den Status vergeben hat. Es folgt i.d.R „accepted by“ der eigenen DE/RA/Zulassungsnummer.

    Bei HRCM-Sendung erhält die Sendung den Status „SHR by“ (die beiden benutzten Methoden) gefolgt von der DE/RA/Zulassungsnummer des reglementierten Beauftragten, der den Status vergeben hat.

    Wird der Status fortgeschrieben, wird er mit „accepted by“ gefolgt von der eigenen DE/RA/Zulassungsnummer akzeptiert.

    Ein Third Party Logistiker (TPL) vergibt des Status „SPX by RA“ gefolgt von seiner DE/RA/Zulassungsnummer.

    Übernimmt das eigene Unternehmen von einem Third Party Logistiker (TPL), der als reglementierter Beauftragter Sendungen Dritter als sichere Sendungen in Umlauf bringen darf: „SPX by RA“ gefolgt von dessen DE/RA/Zulassungsnummer, „accepted by“ gefolgt von der eigenen DE/RA/Zulassungsnummer.

    Die Anwendung von Sonderkontrollverfahren ist mit „SPX AOM“ und die angewandte Methode gefolgt von der eigenen DE/RA/Zulassungsnummer zu dokumentieren.

    Ausnahmen von der Kontrolle sind mit „SPX“ gefolgt von den Abkürzungen aus dem Kommissionsbeschluss C(2015) 8005 zu dokumentieren.

    Konsolidierte Luftfracht erhält i.d.R. auf dem MAWB den Status „SPX“ oder „SPX see attached manifest“. Im HAWB erhält jede einzelne Sendung einen vollständigen Sicherheitsstatus gem. den Vorgaben der Ziffer 6.3.2.6 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998.

    Sollten Begleitdokumente bereits vor Anlieferung der Fracht am Lager fertig erstellt und an einen anderen reglementierten Beauftragten (dies kann auch der Lagerhalter sein) übermittelt werden, so ist eindeutig darzustellen, welche Aufgaben und Pflichten dieser andere reglementierte Beauftragte in Bezug auf die Sendungen/Begleitdokumente hat. In diesem Zusammenhang wird eine entsprechende schriftliche Vereinbarung, die dem Luftfracht-Sicherheitsprogramm beigefügt wird, empfohlen, da sich ansonsten eine Prüfung Ihres Luftfracht-Sicherheitsprogramms deshalb verzögern kann, da ein Abgleich mit den weiteren Beteiligten erfolgen muss. [↑](#endnote-ref-39)
41. In diesem Kapitel sind die konkreten Prozesse bei der Zusammenstellung von Frachtsammelsendungen darzustellen. Insbesondere ist auch auf spezielle EDV-Unterstützung hinzuweisen. In diesem Abschnitt ist zudem zu beschreiben, wie die Anforderungen der Ziffer 6.3.2.7 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 erfüllt werden und mit welchen Angaben die Begleitdokumente versehen werden. [↑](#endnote-ref-40)
42. In diesem Abschnitt ist die Abwicklung von Fracht, welche gemäß Ziffer 6.2 des Beschlusses C(2015) 8005 endgültig von Kontrollen ausgenommen werden kann, detailliert zu beschreiben. Insbesondere betrifft dies auch die Voraussetzungen, die hierfür vorliegen müssen, wie die Anerkennung verlässlicher Quellen und die Angaben, die die Begleitdokumente enthalten. [↑](#endnote-ref-41)
43. Es sind die konkreten Verfahrensabläufe bei der Abfertigung von Transferfracht zu beschreiben und es ist aufzuführen, mit welchen Angaben die entsprechenden Begleitdokumente versehen werden.

    Insbesondere ist an dieser Stelle 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 werden konnte. [↑](#endnote-ref-42)
44. Es sind sämtliche Prozesse wie:

    * Verpackung
    * Kommissionierung bei Consolsendungen
    * das Labeln der Fracht

    zu beschreiben. [↑](#endnote-ref-43)
45. In diesem Abschnitt ist darzustellen, an welcher Schnittstelle die Fracht und/oder die entsprechenden Begleitdokumente an das Luftfahrtunternehmen oder an einen weiteren reglementierten Beauftragten übergeben werden und wie die Übergabe erfolgt. [↑](#endnote-ref-44)
46. 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 Ziffer 6.2 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 i.V.m. Anlage 6-J des Beschlusses C(2015) 8005 endgültig) oder aber durch die Übergabe dieser Sendungen an einen weiteren reglementierten Beauftragten, der die Kontrolle der Sendungen durchführt, gewährleistet werden. [↑](#endnote-ref-45)
47. Der unzutreffende Teil der Überschrift ist zu löschen. [↑](#endnote-ref-46)
48. Der Transport vom reglementierten Beauftragten, der die Kontrolle durchführt, zum nächsten reglementierten Beauftragten ist zu beschreiben. Sollte in bestimmten Fällen die Fracht unsicher an einen weiteren reglementierten Beauftragten oder an das Luftfahrtunternehmen übergeben werden oder die Beauftragung des Transportes und/oder der Kontrolle durch Dritte erfolgen, so ist auch dies zu beschreiben. [↑](#endnote-ref-47)
49. 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 ausführlichere Arbeitsanweisungen. Diese Arbeitsanweisungen sind in den Anlagen aufzunehmen.

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

    Die Verantwortung dafür, dass die eingesetzten Luftsicherheitskontrollkräfte jederzeit die Vorgaben der DVO (EU) 2015/1998 erfüllen, trägt allein der einsetzende reglementierte Beauftragte. Dies gilt auch dann, wenn sich eines Unterauftragnehmers zur Gestellung von Personal zur Durchführung der Kontrollen bedient wird. [↑](#endnote-ref-48)
50. Es sind die verschiedenen, möglichen Kontrollmaßnahmen im Unternehmen anzugeben. [↑](#endnote-ref-49)
51. Es ist anzugeben, um welche genehmigten Sonderkontrollverfahren es sich handelt. [↑](#endnote-ref-50)
52. Hier sind Mehrfachantworten möglich. In diesem Fall ist zu beschreiben, wann eine Weitergabe bzw. Zurückweisung erfolgt. [↑](#endnote-ref-51)
53. Ein gesondertes Datenblatt (ggf. vom Hersteller) ist als Anlage beizufügen. In dieser Anlage ist der Gerätetyp mit den technischen Spezifikationen anzugeben. Zudem sind Seriennummern des oder der eingesetzten Röntgengeräte(s) und Softwareversionen einzeln anzugeben. Weiterhin sind Informationen zum Wartungsintervall anzugeben. Entsprechende Wartungs- und Serviceverträge müssen vorliegen, sind aber dem Luftfracht-Sicherheitsprogramm nicht beizufügen. [↑](#endnote-ref-52)
54. Die Durchführung des ECAC-Tests ist detailliert zu beschreiben. Hier ist u.a. auf den verwendeten Test-Koffer, 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. [↑](#endnote-ref-53)
55. 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 Röntgenprozesse ist detailliert darzustellen.
    * Die einzelnen Arbeitsschritte (Vorbereitung der Packstücke, Einlegen/ Auflegen, Einfahren in den Kanal, Abgleich mit Papieren, Dokumentation) sind 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.

    [↑](#endnote-ref-54)
56. Ein gesondertes Datenblatt (ggf. vom Hersteller) ist als Anlage beizufügen. In dieser Anlage ist der Gerätetyp mit den technischen Spezifikationen anzugeben. Zudem sind Seriennummern des oder der eingesetzten EDS-Geräte(s) und Softwareversionen einzeln anzugeben. Weiterhin sind Informationen zum Wartungsintervall anzugeben. Entsprechende Wartungs- und Serviceverträge müssen vorliegen, sind aber dem Luftfracht-Sicherheitsprogramm nicht beizufügen.

    [↑](#endnote-ref-55)
57. Die Durchführung des ECAC-Tests ist detailliert zu beschreiben. Hier ist u.a. auf den verwendeten Test-Koffer, die Position des Koffers, die Auswertung des Bildes sowie die Dokumentation der Ergebnisse einzugehen. Außerdem ist das jeweils aktuelle ECAC-Formular als Anlage beizufügen. Sollten die Mindestanforderungen nicht erreicht werden, sind die einzuleitenden Maßnahmen zu beschreiben. [↑](#endnote-ref-56)
58. In diesem Abschnitt ist detailliert aufzuzeigen, welche Arbeitsschritte vom Einschalten des Gerätes bis zum Abschluss des Kontrollvorgangs durchgeführt werden. Dabei sind insbesondere folgende Punkte systematisch zu erläutern:

    * Nennung der Zeiten, zu denen das EDS-Gerät üblicher Weise betrieben wird.
    * Der Kontrollprozess ist detailliert zu darzustellen.

    Hierbei ist insbesondere die Vorgehensweise Level I, II und III zu beschreiben. Es ist darzustellen, welcher Status im jeweiligen Level durch wen vergeben wird und wie die Zuordnung zur LSKK oder Maschine erfolgt.

    * Die einzelnen Arbeitsschritte (Vorbereitung der Packstücke, Einlegen/ Auflegen, Einfahren in den Kanal, Abgleich/Zuordnung mit Papieren, Dokumentation) sind 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.

    [↑](#endnote-ref-57)
59. Es ist zu beschreiben, in welchen Fällen eine physische Kontrolle der Fracht ein geeignetes Mittel darstellt. [↑](#endnote-ref-58)
60. 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. [↑](#endnote-ref-59)
61. Es ist zu beschreiben, in welchen Fällen eine Sichtkontrolle der Fracht ein geeignetes Mittel darstellt. [↑](#endnote-ref-60)
62. 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. [↑](#endnote-ref-61)
63. Es ist zu beschreiben, in welchen Fällen eine Kontrolle der Fracht mittels des Spurendetektors ein geeignetes Mittel darstellt. Ein gesondertes Datenblatt (ggf. vom Hersteller) ist als Anlage beizufügen. In dieser Anlage ist der Gerätetyp mit den technischen Spezifikationen (auch Algorithmen und CONOPS) anzugeben. Zudem sind Seriennummern des oder der eingesetzten Sprengstoffspurendetektoren in dieser Anlage ebenfalls anzugeben. Weiterhin sind Informationen zum Wartungsintervall anzugeben. [↑](#endnote-ref-62)
64. 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 Durchführung von Funktionstests.
    * Genaue Beschreibung des Kontrollprozesses.
    * Die einzelnen Arbeitsschritte (Vorbereitung der Packstücke, Durchführung des

    Kontrollprozesses, Abgleich mit Papieren, Dokumentation) sind detailliert zu erläutern.

    * Es ist eine Beschreibung für Maßnahmen beim Auffinden einer USBV zu erstellen.

    [↑](#endnote-ref-63)
65. Freilaufende Sprengstoffspürhunde müssen eindeutig identifizierbar sein und zeigen die Anwesenheit von Sprengstoff durch eine Passivreaktion an.

    Es ist zu beschreiben, in welchen Fällen eine Kontrolle der Fracht mittels freilaufender Sprengstoffspürhunde ein geeignetes Mittel darstellt. Ferner sind die örtlichen Gegebenheiten darzustellen (ein Hinweisblatt steht im Rahmen des Internetauftrittes des Luftfahrt-Bundesamtes zur Verfügung). Es ist ferner darzustellen, wie sichergestellt wird, dass der eingesetzte Sprengstoffspürhund der durch das Luftfahrt-Bundesamt zugelassene ist. [↑](#endnote-ref-64)
66. Es ist zu beschreiben, ob eigene Sprengstoffspürhunde und Hundeführer eingesetzt werden oder ob ein Unterauftragnehmer eingesetzt wird. Es ist darzustellen, welche Form der Wiederholungsschulung gewählt wird und wie die Einhaltung der Fortbildungsintervalle sichergestellt wird. [↑](#endnote-ref-65)
67. 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 üblicherweise Kontrollen durch freilaufende Sprengstoffspürhunde durchgeführt werden.
    * Es ist eine Beschreibung des Prozesses zu erstellen. 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.

    [↑](#endnote-ref-66)
68. 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. [↑](#endnote-ref-67)
69. In diesem Abschnitt sind die anzuwendenden Verfahren gemäß Ziffer 6.7 des Beschlusses C(2015) 8005 endgültig für die Kontrollen von Fracht mit hohem Risiko detailliert darzustellen. [↑](#endnote-ref-68)
70. An dieser Stelle sind detailliert die für den Betriebsstandort durch das Luftfahrt-Bundesamt ggf. genehmigten anderen Methoden (AOM) nach Ziffer 6.2.1.6 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 zu beschreiben. [↑](#endnote-ref-69)
71. Nur wenn physisches Frachthandling durchgeführt wird, sind in diesem Kapitel die Notfallmaßnahmen darzulegen, welche ergriffen werden, sollte ein Verdacht auf das Vorhandensein einer USBV

    (Unkonventionellen Spreng- und Brandvorrichtung) bestehen. [↑](#endnote-ref-70)
72. Die nachfolgende Auflistung ist nicht abschließend. [↑](#endnote-ref-71)
73. Falls diese nicht in den Fließtext eingearbeitet sind. [↑](#endnote-ref-72)
74. Anders als bei den Anlagen zum Luftfracht-Sicherheitsprogramm sind die sonstigen Dokumente auch bei Revisionen des Luftfracht-Sicherheitsprogramms nur dann einzureichen, wenn sich tatsächlich Änderungen ergeben haben. [↑](#endnote-ref-73)
75. Die Verpflichtungserklärung ist standortbezogen. Zeichnungsbefugt sind die für den reglementierten Beauftragten vertretungsberechtigten Personen, je nach Rechtsform des reglementierten Beauftragten kann sich die Vertretungsbefugnis dabei gesetzlich oder durch eine entsprechende Vereinbarung (Vollmacht) ergeben. Sofern die Vertretungsbefugnis nicht deutlich erkennbar ist [so ergibt sich etwa die Befugnis eines Prokuristen bereits aus dem Gesetz (§ 49 HGB)], ist unaufgefordert eine Vollmacht vorzulegen. 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. [↑](#endnote-ref-74)