Name und ggf. Logo des antragstellenden Unternehmens

**LUFTFRACHT-SICHERHEITSPROGRAMM**

**(LFSP)**

**DE/RA/**xxxxx-xx[[1]](#endnote-2)

**Revision** XX

**Änderungsdatum** TT.MM.JJJJ

**Einführung**

Das Luftfracht-Sicherheitsprogramm soll es Ihnen erleichtern, Ihre bestehenden Sicherheitsvorkehrungen anhand der Kriterien für reglementierte Beauftragte gemäß den Anforderungen des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) in Verbindung mit 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. Das Sicherheitsprogramm soll es Ihnen ermöglichen, sicherzustellen, dass Sie die Anforderungen erfüllen, bevor Sie einer behördlichen Vor-Ort-Kontrolle unterzogen werden.

Das Luftfracht-Sicherheitsprogramm ist vor dem Zugriff Unbefugter zu schützen und nur betriebsintern für den Dienstgebrauch zu verwenden, da es sicherheitsrelevante Informationen und Darstellungen enthält. Alle Personen, die mit Aufgaben der Luftsicherheit betraut sind, müssen nachweislich Kenntnisse über den Inhalt haben sowie diese anwenden können.

Es sind stets Personen männlichen, weiblichen und diversen Geschlechts gleichermaßen angesprochen. Aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit wird im Folgenden nur die männliche Form verwendet.

Ausfüllhinweise:

* Treffen vorgegebene Verfahren auf Ihren Betriebsstandort nicht zu, ist dieses im Luftfracht-Sicherheitsprogramm anzugeben.
* Soweit Sie zukünftig Änderungen in einem Kapitel dieses Sicherheitsprogramms vornehmen, vermerken Sie das Änderungsdatum des jeweiligen Kapitels im Inhaltsverzeichnis und reichen das gesamte Luftfracht-Sicherheitsprogramm mit den Änderungen in elektronischer Form (PDF-Format) oder per Post beim Luftfahrt-Bundesamt ein. **Darüber hinaus sind die Änderungen im Luftfracht-Sicherheitsprogramm farblich zu kennzeichnen.**

**Zulassungsvoraussetzungen**

Der reglementierte Beauftragte muss sicherheitskontrollierte, identifizierbare Luftfracht vor unbefugtem Zugriff schützen. Der reglementierte Beauftragte trägt dafür Sorge, dass nicht sicherheitskontrollierte Luftfracht einer Kontrolle zugeführt wird.

**Zulassungszeitraum und wiederholende Zulassung**

Gemäß § 9a Abs. 2 S. 2 LuftSiG ist die Zulassung für längstens fünf Jahre gültig. Gemäß § 9a Abs. 2 S. 5 LuftSiG hat in regelmäßigen Abständen von nicht mehr als fünf Jahren eine Überprüfung nach Maßgabe der DVO (EU) 2015/1998 durch die zuständige Behörde zu erfolgen. Der Antrag auf wiederholende Zulassung sollte nicht später als vier Monate vor Ablauf der Zulassung gestellt werden, um eine verzugslose wiederholende Zulassung zu ermöglichen. Die Zulassung des reglementierte Beauftragten gilt nur für den jeweiligen Betriebsstandort.

# 1 Inhaltsverzeichnis[[2]](#endnote-3)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Kapitel** | **Inhalt** | **Änderungsdatum[[3]](#endnote-4)** |
| **1** | Inhaltsverzeichnis und Revisionsstand LFSP | **28.02.2021 (Beispielangaben)** |
| **2** | Organisation und Verantwortlichkeiten | **03.12.2020** |
| **3** | Personal | **28.02.2021** |
| **4** | Interne Qualitätssicherung | **03.12.2020** |
| **5** | Schutz des Betriebsstandortes | **03.12.2020** |
| **6** | Einsatz von Unterauftragnehmern | **28.02.2021** |
| **7** | Sensibilisierung und Sicherheitskultur | **01.01.2021** |
| **8** | Statusvalidierung von zugelassenen Stellen | **03.12.2020** |
| **9** | Frachtabwicklung | **03.12.2020** |
| **10** | Kontrollen | **03.12.2020** |
| **11** | Notfallplan | **03.12.2020** |
| **12** | Anhänge | **28.02.2021** |

# 2 Organisation und Verantwortlichkeiten

## **2.1 Allgemeine Daten**

### 2.1.1 Hauptsitz lt. Handelsregister

Name des Unternehmens[[4]](#endnote-5): Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

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

Handelsregisternummer (inkl. Nennung des zuständigen Amtsgerichts): Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

AEO C & S  AEO S  AEO F

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

### 2.1.2 Betriebsstandorte[[5]](#endnote-6)

| Name und Sitz des Betriebsstandortes nebst der regulären Geschäftszeiten:[[6]](#endnote-7) | Tätigkeiten[[7]](#endnote-8) |
| --- | --- |
| Klicken Sie hier, um Text einzugeben. | Lagerung  Erstellung der Begleitdokumentation und Vergabe des Sicherheitsstatus  Kontrollen nach Ziffer 6.2 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998  Third Party Logistic Provider  Transport mit eigenen Fahrzeugen  sonstiges: |
| … | … |

### 2.2 Sicherheitsbeauftragter

Der Sicherheitsbeauftragte ist für den Betriebsstandort, das Luftfracht-Sicherheitsprogramm des Betriebsstandortes und die Einhaltung des Luftfracht-Sicherheitsprogramms verantwortlich. Er nimmt u.a. folgende Aufgaben wahr:[[8]](#endnote-9)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

**3 Personal**

**3.1 Einstellung von Personal**

Das Einstellungsverfahren von Personal erfolgt unter Berücksichtigung der Ziffer 11.1.1 – 11.1.12 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 wie folgt:[[9]](#endnote-10)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

**3.2 Überprüfung der Zuverlässigkeit des Personals**

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

Die Beantragung der Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß § 7 LuftSiG erfolgt nach folgendem Verfahren.[[10]](#endnote-11)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Die für unser Unternehmen gemäß § 2 Abs. 1 Nummer 2 Luftsicherheits-Zuverlässigkeitsüberprüfungsverordnung (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:[[11]](#endnote-12)

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 länger für Tätigkeiten eingesetzt, die das Vorliegen einer positiv beschiedenen Zuverlässigkeitsüberprüfung erfordern.

Der Nachweis über eine positive Zuverlässigkeitsüberprüfung muss inhaltlich die Anforderungen an § 6 Abs. 2 Nr. 1-10 LuftSiZÜV erfüllen.

**3.3 Personalgruppen und Schulungsmaßnahmen**

Die folgenden Personalgruppen sind vorhanden[[12]](#endnote-13):

*Sicherheitsbeauftragte (Ziffer 11.2.5)[[13]](#endnote-14)*

*Personal, welches mit der Durchführung von Sicherheitskontrollen am zugelassenen Betriebsstandort bei Luftfracht/Luftpost betraut ist oder unbeaufsichtigten Zugang zu identifizierbarer, sicherheitskontrollierter Luftfracht/Luftpost hat (Ziffer 11.2.3.9)[[14]](#endnote-15)*

*Personal, welches mit dem Transport sicherheitskontrollierter Luftfracht/Luftpost betraut ist und keinen unbegleiteten Zugang zu dieser hat (Ziffer 11.2.7)[[15]](#endnote-16)*

*Personal, das Kontrollen durchführt - Kontrollpersonen für Fracht und Post*

*(Ziffer 11.2.3.2)[[16]](#endnote-17)*

*Hundeführer von Sprengstoffspürhunden* (Ziffer 12.9.3)[[17]](#endnote-18)

Es wird zu jeder Zeit sichergestellt, dass eine aktuelle Liste mit Personen der vorstehenden Personalgruppen für eigenes und Personal von Dienstleistern verfügbar ist. Diese muss dem Luftfahrt-Bundesamt auf Verlangen jederzeit vorgelegt werden können[[18]](#endnote-19).

Die Echtheit der vorgelegten Schulungsbescheinigungen ist vom Sicherheitsbeauftragten zu überprüfen.[[19]](#endnote-20)

Wird eine Kopie vorgelegt, muss der Sicherheitsbeauftragte sich auch das Original zeigen lassen. Die Kopie wird mit einem Sichtvermerk (z. B. „Original lag vor, Kopie/Scan gefertigt am…“) sowie mit dem Namenszeichen des Sicherheitsbeauftragten versehen.

Bei sog. „Print@Home-Schulungsbescheinigungen“ ist die Echtheit mittels des angegebenen Verifizierungsservices zu festzustellen. Nach erfolgreicher Verifizierung ist die Schulungsbescheinigung mit einem Sichtvermerk (z. B. „Im Verifizierungsservice erfolgreich überprüft am…“) sowie mit dem Namenszeichen des Sicherheitsbeauftragten zu versehen.

Die Schulungsnachweise sind chronologisch ab Einstellung (Erstschulung, Fortbildungen) aufzubewahren

Die Fortbildungen des Personals 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.

Beschreiben Sie, wie sichergestellt wird, dass das entsprechende Personal jederzeit über die gültigen Schulungsbescheinigungen verfügt.[[20]](#endnote-21)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

**4 Interne Qualitätssicherung**

Die interne Qualitätssicherung wird mindestens einmal jährlich durchgeführt:

Die Durchführung erfolgt

anhand der dem Luftfracht-Sicherheitsprogramm als Anhang beigefügten Audit-Checkliste[[21]](#endnote-22).

gemäß nachfolgenden Verfahren:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Diese Maßnahmen der internen Qualitätssicherung und evtl. erforderliche Korrekturmaßnahmen werden dokumentiert.[[22]](#endnote-23)

# 5 Schutz deS BetriebsstANDORTES

## **5.1 Gebäudepläne und Übersichtskarten [[23]](#endnote-24)**

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **5.2 Zutrittssicherung[[24]](#endnote-25)**

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **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[[25]](#endnote-26)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

# **6 Einsatz von Unterauftragnehmern**

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:[[26]](#endnote-27)

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:

*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.

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,

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 bzw. § 9a Abs. 2 LuftSiG erfüllen[[27]](#endnote-28).

Die Überprüfung, ob der eingesetzte Transporteur[[28]](#endnote-29) über eine behördliche Zulassung verfügt, erfolgt nach Maßgabe des Kapitels 8 dieses Luftfracht-Sicherheitsprogramms.

# **7 Sensibilisierung und Sicherheitskultur**[[29]](#endnote-30)

Zur Bekämpfung der Bedrohung durch Innentäterinnen und Innentäter (Insiderproblematik) haben wir geeignete interne Bestimmungen und damit zusammenhängende Präventionsmaßnahmen/Maßnahmen zur Sensibilisierung unseres Personals und zur Förderung der Sicherheitskultur ergriffen.

Hierzu haben wir Maßnahmen zur Identifizierung von Bedrohungen durch Innentäterinnen und Innentäter und Radikalisierung sowie zu deren Abwehr implementiert und Bewertungssysteme für luftsicherheitsrelevante Vorkommnisse eingeführt. Die getroffenen Maßnahmen und die Bewertungssysteme werden kontinuierlich analysiert und korrigiert.

Zuständig für die Koordinierung der Maßnahmen ist folgende Person bzw. folgende Funktion:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Die Bewertung eingehender Meldungen sowie die Einleitung und Koordinierung der daraus abzuleitenden Maßnahmen obliegt folgender Person bzw. folgender Funktion:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Unser Personal wird im Bereich Sicherheitskultur nach den Vorgaben des Modulsystems bzw. nach den behördlich zugelassenen Schulungsprogrammen entsprechend geschult bzw. fortgebildet.

Wir nehmen mindestens einmal jährlich eine interne Sensibilisierung unseres Personals in

folgender Form vor:[[30]](#endnote-31)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Die interne Sensibilisierung wird wie folgt dokumentiert:[[31]](#endnote-32)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Wir haben folgendes internes Meldesystem:[[32]](#endnote-33)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Sonstiges:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

# 8 Statusvalidierung

## **8.1 Statusvalidierung anhand der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette**[[33]](#endnote-34)

Beschreiben Sie das Verfahren der Validierung mittels der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **8.2 Statusvalidierung von behördlich zugelassenen Transporteuren anhand der Liste zugelassener Transporteure (www.lba.de)[[34]](#endnote-35)**

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

# **9 Frachtabwicklung**[[35]](#endnote-36)

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)

Transport sicherheitskontrollierter Luftfracht/Luftpost mit eigenen Fahrzeugen[[36]](#endnote-37)

Folgende sicherheitsrelevante Tätigkeiten werden als Unterauftrag vergeben:

Transport

Lagerung

Erstellung der Begleitdokumente

sonstiges: Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **9.1 Vorholung der Fracht**[[37]](#endnote-38)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **9.2 Annahme von Luftfracht/Luftpost im eigenen Lager**[[38]](#endnote-39)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **9.3 Fracht und Post mit hohem Risiko[[39]](#endnote-40)**

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **9.4 TPL**[[40]](#endnote-41)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **9.5 Lagerung der Fracht**[[41]](#endnote-42)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **9.6 Erstellung der Frachtdokumente**[[42]](#endnote-43)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **9.7 Beförderung von Frachtsammelsendungen (Consol)**[[43]](#endnote-44)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **9.8 Ausnahmen von der Kontrolle**[[44]](#endnote-45)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **9.9 Regelungen bei Transferfracht**[[45]](#endnote-46)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

**9.10 Aufbereitung der Fracht[[46]](#endnote-47)**

## Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **9.11 Übergabe der Fracht an das Luftfahrtunternehmen oder an einen weiteren reglementierten Beauftragten[[47]](#endnote-48)**

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

# **10 Kontrollen**[[48]](#endnote-49)

Es werden keine eigenen Kontrollen durchgeführt.[[49]](#endnote-50)

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).

## **10.1[[50]](#endnote-51) Es werden keine eigenen Kontrollen durchgeführt[[51]](#endnote-52)/ Durchführung eigener Kontrollen[[52]](#endnote-53)**

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **10.2 Allgemeines[[53]](#endnote-54)**

Die folgenden Kontrollmethoden werden angewandt:

Durchsuchung von Hand (PHS)

Röntgengerät (XRY)

Sprengstoffdetektionsgerät (EDS)

Sprengstoff-Spürhunde (EDD)

Sprengstoffspurendetektion (ETD)

Sichtkontrolle (VCK)

andere geeignete Kontrollmethode [[54]](#endnote-55)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Die Kontrollmethoden XRY, EDS und ETD werden nur mit zugelassener Sicherheitsausrüstung durchgeführt.

Sollten die am Betriebsstandort vorhandenen Kontrollmittel zu keinem zufriedenstellenden Ergebnis führen, wird wie folgt vorgegangen[[55]](#endnote-56):

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.

### 10.2.1 Röntgenkontrolle

1. Gewährleistung von Einsatz, Funktionsüberprüfungen, Wartung und Instandhaltung der Kontrolltechnik gemäß Herstellervorgaben[[56]](#endnote-57)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

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

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

**10.2.2 EDS-Anlagen**

1. Gewährleistung von Einsatz, Funktionsüberprüfungen, Wartung und Instandhaltung der Kontrolltechnik gemäß Herstellervorgaben [[58]](#endnote-59)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

1. Beschreibung des EDS-Prozesses[[59]](#endnote-60)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

### 10.2.3 Physische Kontrolle

* 1. Voraussetzungen für eine physische Kontrolle[[60]](#endnote-61)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

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

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

**10.2.4 Sichtkontrolle**

1. Voraussetzungen für eine Sichtkontrolle[[62]](#endnote-63)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

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

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

### 10.2.5 Sprengstoffspurendetektor (ETD-Gerät)

1. Gewährleistung von Einsatz, Funktionsüberprüfungen, Wartung und Instandhaltung der Kontrolltechnik gemäß Herstellervorgaben [[64]](#endnote-65)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

1. Beschreibung des Arbeitsprozesses[[65]](#endnote-66)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

### 10.2.6 Freilaufende Sprengstoffspürhunde

1. Allgemeine Angaben

Bei den eingesetzten Sprengstoffspürhunde-Teams handelt es sich um:

eigenes Personal

Unterauftragnehmer

Kontrollen durch freilaufende Sprengstoffspürhunde werden regelmäßig zu folgenden Zeiten durchgeführt:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

1. Flächen auf denen Kontrollen durch freilaufende Sprengstoffspürhunde durchgeführt werden [[66]](#endnote-67)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

1. Einsatz von freilaufenden Sprengstoffspürhunden[[67]](#endnote-68)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

1. Anforderungen an das Sprengstoffspürhunde-Team

Durch den, das Sprengstoffspürhunde-Team einsetzenden, reglementierten Beauftragten ist die Einhaltung der folgenden Anforderungen laufend zu gewährleisten, dabei ist er dem Luftfahrt-Bundesamt gegenüber in der Nachweispflicht:

Es werden ausschließlich Sprengstoffspürhunde-Teams eingesetzt, welche sowohl jeder für sich, als auch beide zusammen als Team zugelassen wurden.

Die Zulassung des Sprengstoffspürhunde-Teams kann durch das Luftfahrt-Bundesamt oder andere zuständige nationale oder europäische Behörden erfolgen.

Das Sprengstoffspürhunde-Team muss den Standard 2 erfüllen.

Die Zulassung ist auf maximal 12 Monate befristet, danach ist eine erneute Zulassung durchzuführen.

Während der Zulassungszeit absolviert das Sprengstoffspürhunde-Team mindestens alle sechs Wochen Wiederholungsschulungen[[68]](#endnote-69). Diese umfassen mindestens 4 Zeitstunden.

Wird mindestens einmal wöchentlich ein Erkennungstraining[[69]](#endnote-70) sämtlicher in Anlage 12-D des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 aufgezählter Stoffe durchgeführt, kann der Zeitraum zwischen den Wiederholungsschulungen gemäß der Vorgaben des Luftfahrt-Bundesamtes vergrößert werden..

Die Wiederholungsschulung wird durch den jeweiligen Ausbilder des Sprengstoffspürhunde-Teams durchgeführt und dokumentiert und die Dokumentation dem jeweiligen reglementierten Beauftragten zur Verfügung gestellt.[[70]](#endnote-71)

Spätestens alle 100 Arbeitsstunden ist das Sprengstoffspürhunde-Team internen Qualitätskontrollen gemäß der Anlage 12-G des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 durch den jeweiligen Ausbilder/einer kompetenten Person[[71]](#endnote-72) zu unterziehen.

Die Qualitätskontrolle wird durch den jeweiligen Ausbilder des Sprengstoffspürhunde-Teams oder der kompetenten Person durchgeführt und dokumentiert und die Dokumentation dem jeweiligen reglementierten Beauftragten zur Verfügung gestellt.[[72]](#endnote-73)

Die Einhaltung der Anforderungen wird folgendermaßen sichergestellt:[[73]](#endnote-74)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

1. Anforderungen vor und während des Einsatzes

Die Identität des Sprengstoffspürhundes wird vor dem Einsatz überprüft und mit den Daten der Zulassung abgeglichen.

Die Identität des Hundeführers wird vor dem Einsatz überprüft und mit den Daten der Zulassung abgeglichen.

Es werden die Arbeitszeiten des einzelnen Sprengstoffspürhundes berücksichtigt und, insbesondere bei Sprengstoffspürhunden welche bei verschieden Unternehmen in den Einsatz kommen, überprüft.

* Innerhalb eines Zeitraums von 24 Stunden kann ein Spürhund höchstens 8 Stunden einschließlich der Ruhezeiten für Kontrollen eingesetzt werden.
* Der Hundeführer gewährleistet, dass der Sprengstoffspürhund nach 30 Minuten ununterbrochener Kontrollen von der Kontrolltätigkeit abgezogen wird, sofern der Spürhund nicht bereits vorher Anzeichen von Ermüdung zeigt.
* Eine Ruhezeit gleicher Dauer ist vor der Wiederaufnahme der Kontrollen einzuhalten, sofern der Hundeführer nicht eine längere Ruhezeit für erforderlich hält.
* Sofern ein Hundeführer befindet, dass sein Sprengstoffspürhund nicht in der Lage ist Kontrollen durchzuführen (z.B. aus gesundheitlichen Gründen), darf er ihn nicht in den Einsatz bringen.

Sofern ein Sprengstoffspürhund oder das Sprengstoffspürhunde-Team die Anforderungen des Kapitels 12.9 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998 offensichtlich nicht einhält[[74]](#endnote-75), ist der Einsatz durch den reglementierten Beauftragten unmittelbar abzubrechen und die kontrollierten Sendungen anderweitig einer Kontrolle zuzuführen.

1. Beschreibung des Arbeitsprozesses[[75]](#endnote-76)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **10.3 Kontrolle von Fracht mit hohem Risiko**[[76]](#endnote-77)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **10.4 Zugelassene „andere geeignete Kontrollverfahren“[[77]](#endnote-78)**

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

# 11 NotfallPLAN[[78]](#endnote-79)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

# 12 ANHÄNGE[[79]](#endnote-80)

1. Interne Auditcheckliste
2. Gebäude- und Büropläne, Übersichtskarten[[80]](#endnote-81)
3. Anforderungen an die bei Einsatz von freilaufenden Sprengstoffspürhunden ausgewiesene SSH-Fläche (bei Einsatz von EDD)
4. Notfallplan (soweit zutreffend)
5. Weitere Anhänge (z.B. Arbeitsanweisungen, Formular Frachtannahme)

**Checkliste der einzureichenden Unterlagen**

**Sicherheitsprogramm inkl. der Anhänge:**

interne Auditcheckliste

Gebäude- und Büropläne, Übersichtskarten

Anforderungen an die bei Einsatz von freilaufenden Sprengstoffspürhunden ausgewiesene SSH-Fläche (bei Einsatz von EDD)

Notfallplan (soweit zutreffend)

Weitere Anhänge (z.B. Arbeitsanweisungen, Formular Frachtannahme)

**weitere einzureichende Unterlagen neben dem Sicherheitsprogramm:**

Handelsregisterauszug/ Gewerbeschein

Benennungsschreiben des Sicherheitsbeauftragten/ Stellvertreters

Zuverlässigkeitsüberprüfung des Sicherheitsbeauftragten/ Stellvertreters

Schulungsbescheinigungen des Sicherheitsbeauftragten/ Stellvertreters (gemäß Ziffer 11.2.5. des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 und ggf. auch gemäß Ziffer 11.2.3.9 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998)

Verpflichtungserklärung mit Unterschrift und Datum im Original

1. Diese Nummer wird Ihnen nach erfolgter Zulassung vom Luftfahrt-Bundesamt zugeteilt. [↑](#endnote-ref-2)
2. 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 das Änderungsdatum. Reichen Sie das gesamte Luftfracht-Sicherheitsprogramm inklusive aller gültigen Anhänge 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. Darüber hinaus sind die Änderungen im Luftfracht-Sicherheitsprogramm farblich zu kennzeichnen.

   Das geänderte Luftfracht-Sicherheitsprogramm ist dem Luftfahrt-Bundesamt möglichst in elektronischer Form und zwingend vor Umsetzung der Änderung zur Genehmigung vorzulegen. [↑](#endnote-ref-3)
3. Die eingetragenen Daten dienen lediglich als Beispiele. [↑](#endnote-ref-4)
4. 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-5)
5. 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-6)
6. Die Adresse des Betriebsstandortes 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 am Betriebsstandort des reglementierten Beauftragten eingesetzt wird bzw. werden soll. [↑](#endnote-ref-7)
7. Es sind die Tätigkeiten anzugeben, die Bestandteil der Zulassung des Betriebsstandorts als reglementierter Beauftragter sein sollen bzw. sind. [↑](#endnote-ref-8)
8. Hierzu gehört die Benennung mindestens eines Sicherheitsbeauftragten je Betriebsstandort des Unternehmens als verantwortliche Person für die Erarbeitung, Umsetzung und Einhaltung der für das Unternehmen festgelegten Sicherheitsbestimmungen mittels separatem Benennungsschreiben. Ein Muster-Benennungsschreiben steht auf der Homepage des Luftfahrt-Bundesamtes zur Verfügung. Dabei sind die Befugnisse, der Verantwortungs- und Aufgabenbereich des 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 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 Sicherheitsbeauftragten untereinander sichergestellt wird. Die Funktionen und Aufgaben des Sicherheitsbeauftragten sind auch im Benennungsschreiben des Sicherheitsbeauftragten separat aufgeführt.

   Sollten Sie beabsichtigen, zukünftig eine andere Person als Sicherheitsbeauftragten zu benennen oder Änderungen an dessen Kontaktdaten im Benennungsschreiben vorzunehmen, senden Sie uns bitte das überarbeitete Benennungsschreiben vorab zu. Sofern Sie eine weitere/ eine andere Person als Sicherheitsbeauftragten ernennen, übersenden Sie uns bitte zusammen mit dem Benennungsschreiben zugleich auch die für diese Person erforderlichen Schulungsbescheinigungen und die Zuverlässigkeitsüberprüfung. [↑](#endnote-ref-9)
9. Bewerber die Sicherheitskontrollen oder Kontrollen durchführen sollen, müssen hinsichtlich ihrer mentalen und physischen Fähigkeiten und Eignung zur wirksamen Wahrnehmung der ihnen zugewiesenen Aufgaben bereits zu Anfang des Einstellungsverfahrens hingewiesen werden. Die Eignung soll zum Ende der Probezeit bewertet werden (vgl. Ziffer 11.1.9 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998). Die Einstellungsunterlagen, einschließlich der Ergebnisse etwaiger Bewertungstests, sind gemäß Ziffer 11.1.10 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998 mindestens für die Dauer der Laufzeit des Arbeitsvertrages aufzubewahren. [↑](#endnote-ref-10)
10. Der Verfahrensablauf der Beantragung der Zuverlässigkeitsüberprüfung durch den reglementierten Beauftragten ist zu beschreiben. [↑](#endnote-ref-11)
11. Z.B. Ablauferinnerung durch Wiedervorlage. [↑](#endnote-ref-12)
12. Das Personal umfasst sowohl eigenes, als auch Personal von Dienstleistern, welches am Betriebsstandort eingesetzt wird. [↑](#endnote-ref-13)
13. Der Sicherheitsbeauftragte muss in die Lage versetzt werden, seiner Verantwortung nachkommen zu können.

    Die Kompetenz kann der Sicherheitsbeauftragte bspw. mit der Überprüfung und Überarbeitung des Luftfracht-Sicherheitsprogramms erhalten. 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. [↑](#endnote-ref-14)
14. Gilt auch für Personal, das mit dem Transport sicherheitskontrollierter Luftfracht/Luftpost betraut ist und während dessen unbeaufsichtigten Zugang zu dieser hat. Personal, das gemäß Ziffer 11.2.3.9 geschult ist, erhält die Kompetenz mit der Durchführung von Sicherheitskontrollen oder mit unbeaufsichtigten Zugang zu sicherheitskontrollierter, identifizierbarer Luftfracht aufrecht.

    Personal, das aufgrund seiner in der Abfertigungssoftware zugewiesenen Schreibrechte in die Lage versetzt wird einen Sicherheitsstatus zu vergeben, benötigt ausdrücklich ebenfalls eine Schulung gemäß Ziffer 11.2.3.9 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998. In diesem Fall wird die Kompetenz mit dem Arbeiten in dieser Software erhalten. [↑](#endnote-ref-15)
15. Grundsätzlich liegt kein unbeaufsichtigter Zugang zu sicherheitskontrollierter Luftfracht/Luftpost vor, sobald der Zugang nicht unbemerkt erfolgen kann. Das ist regelmäßig der Fall, wenn durch den Absender der Luftfracht/Luftpost der Fahrzeugverschluss bspw. mittels einer nummerierten Plombe oder einem Siegel erfolgt und der Annehmende über die notwendigen Informationen verfügt, um die nummerierte Plombe oder das Siegel verifizieren zu können. Die Kompetenz erhält diese Personalgruppe mit dem einfachen Transport von sicherheitskontrollierter Luftfracht ohne physischem Zugang zu dieser aufrecht. [↑](#endnote-ref-16)
16. 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. [↑](#endnote-ref-17)
17. Sofern das Personal, welches als Hundeführer von Sprengstoffspürhunden eingesetzt wird, nicht selbst über eine Zertifizierung gemäß Ziffer 11.2.3.2 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 verfügt, erfolgt die Vergabe des Sicherheitsstatus der Sendung durch Personal mit der erforderlichen Zertifizierung. Weitere Beschreibungen hinsichtlich der Zulassung von Hundeführern freilaufender Sprengstoffspürhunde als Teil des zugelassenen Sprengstoffspürhunde-Teams befinden sich im Kapitel 10.2.6. [↑](#endnote-ref-18)
18. 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-19)
19. Der Sicherheitsbeauftragte hat die Verantwortung, vor dem Einsatz einer Person zu überprüfen, ob diese über die erforderlichen Voraussetzungen verfügt (gültige Zuverlässigkeitsüberprüfung und Schulung, mentale und physische Voraussetzungen).

    In Bezug auf die Überprüfung der Schulung, hat der Sicherheitsbeauftragte sich im Zweifel zu vergewissern, dass die Person über die erforderlichen Kompetenzen verfügt, die in der Schulung vermittelt wurden.

    Sofern Personen zu einer Schulung gemäß Kapitel 11 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998 angemeldet werden, hat sich der Sicherheitsbeauftragte zu vergewissern, dass die angemeldete Person die Schulung absolviert sowie eine etwaige Prüfung eigenständig ableistet. Dies gilt vor allem bei sog. CBT- und WBT-Schulungen. [↑](#endnote-ref-20)
20. Z.B. Ablauferinnerung durch Wiedervorlage. [↑](#endnote-ref-21)
21. Es empfiehlt sich, die interne Qualitätssicherung mittels einer Checkliste durchzuführen. Ein entsprechendes Muster wird auf den Internetseiten des Luftfahrt-Bundesamts (http://www.lba.de unter Luftsicherheit – Reg.→ Sichere Lieferkette Deutschland →– Reglementierte Beauftragte →. Dokumente und Formulare /) 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-22)
22. 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-23)
23. Die Pläne sind in Form von Übersichts- und Gebäude/Büropläne einzufügen oder in den Anhängen 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 des Betriebsstandortes 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 Anhang zum Luftfracht-Sicherheitsprogramm aufzuführen.
    * In Plänen der Frachtabfertigungsgebäude ist der sicherheitsrelevante Bereich 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 des Anhangs?

    [↑](#endnote-ref-24)
24. Die Darstellung muss standortbezogen erfolgen.

    Hinsichtlich der Zugangssicherung sind insbesondere für die sicherheitsrelevanten Bereiche 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-25)
25. 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-26)
26. Eine Unterauftragnehmerliste nebst Tätigkeiten der jeweiligen Unterauftragnehmer ist im Betriebsstandort vorzuhalten und auf Anforderung dem Luftfahrt-Bundesamt vorzulegen. [↑](#endnote-ref-27)
27. Die Nachweise entsprechend der Anlage 6-E des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 sind vorzuhalten.

    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.

    Für die Vergabe von Unteraufträgen für den Transport (Abholung, Beförderung, Auslieferung) von sicherheitskontrollierter Luftfracht/Luftpost, muss der Unterauftragnehmer nach Ziffer 6.6.1.5. a) des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998 eine Transporteurvereinbarung mit dem Transporteur (Auftraggeber) unterzeichnen. In diesem Fall ist eine weitere Vergabe von Unteraufträgen durch den Unterauftragnehmer gemäß Ziffer 6.6.1.5. b) des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998 nicht zulässig. Für den Unterauftragnehmer gelten gemäß Ziffer 6.6.1.5. c) des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998 ebenfalls die Voraussetzungen zur Überprüfung und Schulung i. S. d. Ziffern 6.6.1.3. und 6.6.1.4. des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998. Der Auftraggeber trägt bei der Unterauftragsvergabe weiterhin die volle Verantwortung für den gesamten Transport.

    Dies gilt nicht, sofern der Unterauftragnehmer selbst als reglementierter Beauftragter oder Transporteur zugelassen ist.

    Die Ziffer 6.6.1.5. des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998 hat keine Auswirkungen auf die nationale Zulassungspflicht für Transporteure sicherheitskontrollierter Luftfracht/Luftpost. [↑](#endnote-ref-28)
28. 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/Luftpost eingesetzt, ist auch diese Transportleistung unter Ziffer 6.3.1.1 d) des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 zu führen. [↑](#endnote-ref-29)
29. Weiterführende Informationen zur Implementierung, Aufrechterhaltung und Verbesserung der Sicherheitskultur finden Sie unter: <https://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/Formulare/S/Schulung/icao_sec_culture_toolkit_de.html> [↑](#endnote-ref-30)
30. Bspw.: regelmäßige interne Schulungen zur Bedeutung einer robusten Sicherheitskultur, über mögliche Bedrohungen durch Innentäter und deren Motivation oder zur Erkennung von Radikalisierungsanzeichen, Versendung oder Veröffentlichung von Sicherheitsnachrichten, Sicherheitsgespräche, Aushändigung von Merkblättern, Unterweisungen in Bezug auf unternehmenseigene Sachverhalte, leicht zugängliches Informationsmaterial [↑](#endnote-ref-31)
31. Z. B. Protokolle und Teilnehmerlisten in physischer oder digitaler Form [↑](#endnote-ref-32)
32. Z. B. Meldungen an elektronische Postfächer oder über einen physischen Briefkasten oder einer Hotline o. ä. [↑](#endnote-ref-33)
33. Die Validierung muss über die zugangsbeschränkte Version der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette erfolgen (nicht der öffentliche Zugang ohne Nutzerkonto). Die Validierung wird als Sicherheitskontrolle am dafür zugelassenen Betriebsstandort durchgeführt. 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. Insbesondere ist zu beachten, dass die Validierung nur verbindlich ist, wenn diese bis zum letzten Schritt durchgeführt wird, unter Verwendung der “Validierungsschaltfläche.

    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-34)
34. Es ist zu beschreiben, wie geprüft wird, ob der Anliefernde noch behördlich zugelassener Transporteur ist. [↑](#endnote-ref-35)
35. In diesem Kapitel sind die Verfahren und Maßnahmen in konkreten, standortspezifischen Prozessbeschreibungen einzeln darzustellen, nach denen Luftfracht/Luftpost 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-36)
36. Sie müssen mindestens ein geeignetes Fahrzeug besitzen. Es ist eine Liste der für den Transport sicherheitskontrollierter Luftfracht/Luftpost eingesetzten Fahrzeugen zu führen, aus der die KFZ-Kennzeichen der Fahrzeuge hervorgehen. Diese Liste ist auf Anforderung dem LBA vorzulegen. [↑](#endnote-ref-37)
37. 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-38)
38. In diesem Abschnitt ist die Annahme der Luftfracht/Luftpost am eigenen Lager darzustellen. Erfolgt die Frachtannahme bei Dienstleistern, ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen.

    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 sicherheitskontrollierten wie nicht sicherheitskontrollierten 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-39)
39. 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-40)
40. 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?

    Unter Berücksichtigung der o. g. Aspekte sind die Abläufe detailliert und in chronologisch nachvollziehbarer Reihenfolge darzustellen. Gehen Sie dabei auch ausführlich auf die verwendeten Systeme und Schnittstellen sowie deren Nutzungsberechtigungen (Kunde/eigene Mitarbeiter) ein. [↑](#endnote-ref-41)
41. In diesem Kapitel ist auf die Bedingungen der Lagerung, wie z.B. einen separaten sicherheitsrelevanten Bereich, der Gewährleistung der Differenzierung zwischen Luftfracht mit einem Sicherheitsstatus und nicht sicherheitskontrollierter Luftfracht und weitere relevante Aspekte einzugehen. [↑](#endnote-ref-42)
42. 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 sicherheitskontrollierte 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 Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 zu dokumentieren.

    Konsolidierte Luftfracht erhält i.d.R. auf dem MAWB den Status „SPX“. 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.

    Wir weisen darauf hin, dass wir zur weiteren Veranschaulichung ggf. exemplarische Beispiele oder Musterdokumente anfordern. [↑](#endnote-ref-43)
43. 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-44)
44. In diesem Abschnitt ist die Abwicklung von Fracht, welche gemäß Ziffer 6.2 des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 endgültig von Kontrollen ausgenommen werden kann, detailliert zu beschreiben. [↑](#endnote-ref-45)
45. 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.

    Im Rahmen des Transfers ist die Begleitdokumentation gemäß den Ziffern 6.8.3.8 und 6.8.3.9 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998 zu überprüfen.

    Fehlen die notwendigen Angaben, sind die Sendungen vor ihrer Verladung Kontrollen gemäß des Kapitels 6.2 bzw. 6.7 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998 zu unterziehen.

    Bei einem durchgerouteten Begleitdokument werden die Angaben durch den regB überprüft und akzeptiert.

    Wird ein eigenständiger Transfer veranlasst (Sendungsimport & Sendungsexport), sind die erforderlichen Angaben auf dem Begleitdokument des Imports zu überprüfen.

    Für die Begleitdokumentation des Exports sind die Angaben des Imports zu übernehmen sowie der Status "SPX by TRNS“ zu vergeben. [↑](#endnote-ref-46)
46. Es sind sämtliche Prozesse wie:

    * Verpackung
    * Kommissionierung bei Consolsendungen
    * das Labeln der Fracht

    zu beschreiben. [↑](#endnote-ref-47)
47. 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. Insbesondere ist darzulegen, wie sichergestellt wird, dass der Schutz der Fracht gemäß der Ziffer 6.3.2.4 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998 gewährleistet ist. [↑](#endnote-ref-48)
48. Eine Anforderung an reglementierte Beauftragte ist, zu gewährleisten, dass Fracht vor Verladung in ein Luftfahrzeug kontrolliert wird. Dies kann durch die Durchführungen eigener Kontrollen nicht sicherheitskontrollierter Sendungen (Maßnahmen gemäß Ziffer 6.2 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 i.V.m. Anlage 6-J des Durchführungsbeschlusses 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-49)
49. Führen Sie keine Kontrollen durch, sollten Sie das Kapitel 10.2 löschen. [↑](#endnote-ref-50)
50. Der unzutreffende Teil der Überschrift ist zu löschen. [↑](#endnote-ref-51)
51. 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-52)
52. 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 Anhängen 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-53)
53. Es sind die verschiedenen, möglichen Kontrollmaßnahmen im Unternehmen anzugeben. [↑](#endnote-ref-54)
54. Gemäß Ziffer 6.2.1.6 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998 i. V. m. dem Durchführungsbeschluss C (2015) 8005. [↑](#endnote-ref-55)
55. Hier sind Mehrfachantworten möglich. In diesem Fall ist zu beschreiben, wann eine Weitergabe bzw. Zurückweisung erfolgt. [↑](#endnote-ref-56)
56. Die Gewährleistung von Einsatz, Funktionsüberprüfungen, Wartung und Instandhaltung der Kontrolltechnik gemäß Herstellervorgaben ist zu beschreiben

    Insbesondere ist darauf einzugehen, wie die Kontrollpersonen über das Betriebskonzept (Bedienungsanleitung, CONOPS) inklusive etwaiger Änderungen informiert werden und Zugriff auf dieses erhalten.

    Weiterhin ist zu beschreiben, wie gewährleistet wird, dass die Kontrolltechnik nur eingesetzt wird, sofern Funktionsüberprüfungen gemäß den Herstellervorgaben erfolgen, sowie die Maßnahmen, die eingeleitet werden, sollten die Mindestanforderungen nicht erreicht werden.

    Weiterhin ist zu beschreiben, wie die Wartung und Instandhaltung nach Herstellerangaben sichergestellt wird. Die Beschreibung umfasst ausdrücklich nicht die Nennung der jeweils eingesetzten Kontrollgeräte. [↑](#endnote-ref-57)
57. 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.

    Beachten Sie ab dem 01.09.2021 die Inhalte der Allgemeinverfügung zur Umsetzung der Vorgaben bei der Röntgendurchleuchtung für Luftfracht- und Luftpostsendungen mit Bestimmungsort USA gemäß Nummer (7) des Anhangs der Durchführungsbeschlusses C (2021) 996 zur Änderung des Durchführungsbeschlusses C (2015) 8005. [↑](#endnote-ref-58)
58. Die Gewährleistung von Einsatz, Funktionsüberprüfungen, Wartung und Instandhaltung der Kontrolltechnik gemäß Herstellervorgaben ist zu beschreiben

    Insbesondere ist darauf einzugehen, wie die Kontrollpersonen über das Betriebskonzept (Bedienungsanleitung, CONOPS) inklusive etwaiger Änderungen informiert werden und Zugriff auf dieses erhalten.

    Weiterhin ist zu beschreiben, wie gewährleistet wird, dass die Kontrolltechnik nur eingesetzt wird, sofern Funktionsüberprüfungen gemäß den Herstellervorgaben erfolgen, sowie die Maßnahmen, die eingeleitet werden, sollten die Mindestanforderungen nicht erreicht werden. Die Beschreibung umfasst ausdrücklich nicht die Nennung der jeweils eingesetzten Kontrollgeräte.

    Weiterhin ist zu beschreiben, wie die Wartung und Instandhaltung nach Herstellerangaben sichergestellt wird. [↑](#endnote-ref-59)
59. 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-60)
60. Es ist zu beschreiben, in welchen Fällen eine physische Kontrolle der Fracht ein geeignetes Mittel darstellt. [↑](#endnote-ref-61)
61. 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-62)
62. Es ist zu beschreiben, in welchen Fällen eine Sichtkontrolle der Fracht ein geeignetes Mittel darstellt. [↑](#endnote-ref-63)
63. 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-64)
64. Die Gewährleistung von Einsatz, Funktionsüberprüfungen, Wartung und Instandhaltung der Kontrolltechnik gemäß Herstellervorgaben ist zu beschreiben

    Insbesondere ist darauf einzugehen, wie die Kontrollpersonen über das Betriebskonzept (Bedienungsanleitung, CONOPS) inklusive etwaiger Änderungen informiert werden und Zugriff auf dieses erhalten.

    Weiterhin ist zu beschreiben, wie gewährleistet wird, dass die Kontrolltechnik nur eingesetzt wird, sofern Funktionsüberprüfungen gemäß den Herstellervorgaben erfolgen, sowie die Maßnahmen, die eingeleitet werden, sollten die Mindestanforderungen nicht erreicht werden. Die Beschreibung umfasst ausdrücklich nicht die Nennung der jeweils eingesetzten Kontrollgeräte.

    Weiterhin ist zu beschreiben, wie die Wartung und Instandhaltung nach Herstellerangaben sichergestellt wird. [↑](#endnote-ref-65)
65. 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-66)
66. Die Flächen sind auf den Plänen des Betriebsstandortes zu markieren.

    Die Anforderungen an die genutzten Flächen sind der Information „Anforderungen an die bei Einsatz von freilaufenden Sprengstoffspürhunden ausgewiesene SSH-Fläche“ zu entnehmen. In der Freitextbeschreibung ist auf die Erfüllung der genannten Anforderungen einzugehen. [↑](#endnote-ref-67)
67. 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). [↑](#endnote-ref-68)
68. Der Ausbilder muss durch das Luftfahrt-Bundesamt oder andere zuständige nationale oder europäische Behörden zugelassen sein. [↑](#endnote-ref-69)
69. Erkennungstrainings müssen nicht durch einen zugelassenen Ausbilder durchgeführt werden. [↑](#endnote-ref-70)
70. Zum Zwecke der Dokumentation werden entsprechende Muster bereitgestellt. Hinsichtlich der Dokumentation ist zu beachten, dass dem reglementierten Beauftragten keine Informationen hinsichtlich der in Anlage 12-D aufgeführten Stoffe und Mengen bekanntgemacht werden, welche als VS-Vertraulich eingestuft sind. [↑](#endnote-ref-71)
71. Kompetente Personen sind z.B. Ausbilder von Sprengstoffspürhunden und Sprengstoffspürhundeführer.

    [↑](#endnote-ref-72)
72. Zum Zwecke der Dokumentation werden entsprechende Muster bereitgestellt. Hinsichtlich der Dokumentation ist zu beachten, dass dem reglementierten Beauftragten keine Informationen hinsichtlich der in Anlage 12-D aufgeführten Stoffe und Mengen bekanntgemacht werden, welche als VS-Vertraulich eingestuft sind. [↑](#endnote-ref-73)
73. Es ist darzustellen, ob Wiederholungsschulungen oder wöchentliche Erkennungstrainings oder eine Kombination daraus absolvierte wurden und wie die Einhaltung der Intervalle sichergestellt wird. [↑](#endnote-ref-74)
74. Offensichtlich, auch für Personen ohne besondere kynologische Kenntnisse, z.B. aufgrund gesundheitlicher Beeinträchtigung des Hundes; mangelbehaftete Vorbereitung der Frachtstücke zur Kontrolle, offensichtliches Fehlen einer Absuche der Packstücke, o.ä. [↑](#endnote-ref-75)
75. In diesem Abschnitt ist detailliert aufzuzeigen, welche Arbeitsschritte im Rahmen der Absuche von Luftfrachtsendungen erfolgen. [↑](#endnote-ref-76)
76. In diesem Abschnitt sind die anzuwendenden Verfahren gemäß Ziffer 6.7 des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 endgültig für die Kontrollen von Fracht mit hohem Risiko detailliert darzustellen. [↑](#endnote-ref-77)
77. 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-78)
78. 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-79)
79. Die nachfolgende Auflistung ist nicht abschließend. [↑](#endnote-ref-80)
80. Falls diese nicht in den Fließtext eingearbeitet sind. [↑](#endnote-ref-81)