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 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. In dem Sicherheitsprogramm sind die angewandten Methoden und Verfahren zu beschreiben, die die zugelassene Stelle einzuhalten hat, um den Anforderungen zu entsprechen.

Das 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.

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.

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:

* Sicherheitsprogramme sind immer vollständig in Verbindung mit allen Anlagen einzureichen.
* Soweit Sie zukünftig Änderungen in einem Kapitel dieses Sicherheitsprogramms vornehmen, vermerken Sie das Änderungsdatum des jeweiligen Kapitels im Inhaltsverzeichnis und reichen das gesamte Sicherheitsprogramm mit den Änderungen in elektronischer Form (PDF-Format) oder per Post beim Luftfahrt-Bundesamt ein. **Darüber hinaus sind die Änderungen im Sicherheitsprogramm farblich zu kennzeichnen.**
* Treffen vorgegebene Verfahren auf Ihren Betriebsstandort nicht zu, ist dieses im Sicherheitsprogramm anzugeben.
* Verpflichtungserklärungen und Vollmachten sind postalisch im Original oder als Telefax einzureichen.
* Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Umsetzung von geplanten Änderungen erst nach Genehmigung durch das Luftfahrt-Bundesamt erfolgen darf.

**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 reglementierten Beauftragten gilt nur für den jeweiligen Betriebsstandort.

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Kapitel** | **Inhalt** | **Änderungsdatum[[3]](#endnote-4)** |
| **1** | Organisation und Verantwortlichkeiten | **03.12.2022** |
| **2** | Personal | **28.02.2023** |
| **3** | Interne Qualitätssicherung | **03.12.2023** |
| **4** | Schutz des Betriebsstandortes  | **03.12.2022** |
| **5** | Einsatz von Unterauftragnehmern | **28.02.2023** |
| **6** | Sensibilisierung und Sicherheitskultur | **01.01.2024** |
| **7** | Statusvalidierung | **03.12.2024** |
| **8** | Frachtabwicklung | **03.12.2023** |
| **9** | Kontrollen | **03.12.2024** |
| **10** | Cybersicherheit | **21.12.2024** |
| **11** | Notfallplan | **03.12.2024** |
| **12** | Anhänge | **28.02.2021** |

# 1 Organisation und Verantwortlichkeiten

### 1.1 Hauptsitz des Unternehmens

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.

Zertifizierung als zugelassener Wirtschaftsbeteiligter (AEO S, AEO F bzw. AEO C&S)[[5]](#endnote-6)

[ ]  AEO C&S

[ ]  AEO S

[ ]  AEO F

[ ]  Keine Zertifizierung

Nummer des AEO-Zertifikats

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

### 1.2 Betriebsstandorte[[6]](#endnote-7)

Name und vollständige Anschrift des zu validierenden Betriebsstandortes

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

### 1.3 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:[[7]](#endnote-8)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

**1.4 Selbstdarstellung des Unternehmens**

Bitte machen Sie detaillierte Angaben zu folgenden Punkten:

* Konkrete Geschäftstätigkeit, eventuelle Spezialisierungen

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

* Luftsicherheitsrelevante Geschäftszeiten

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

**2 Personal**

**2.1 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:[[8]](#endnote-9)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

**2.2 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 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:[[9]](#endnote-10)

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.

**2.3 Personalgruppen und Schulungsmaßnahmen**

Die folgenden Personalgruppen sind vorhanden[[10]](#endnote-11):

[x]  *Sicherheitsbeauftragte (Ziffer 11.2.5)[[11]](#endnote-12)*

[x]  *Personal, welches über den Einsatz von Personal mit luftsicherheitsrelevanten Tätigkeiten entscheidet. (Ziffer 11.2.3.9)*

[x]  *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)[[12]](#endnote-13)*

[ ]  *Personal, welches mit dem Transport sicherheitskontrollierter Luftfracht/Luftpost betraut ist und keinen unbegleiteten Zugang zu dieser hat (Ziffer 11.2.7)[[13]](#endnote-14)*

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

*(Ziffer 11.2.3.2)[[14]](#endnote-15)*

[ ]  *Hundeführer von Sprengstoffspürhunden* (Ziffer 12.9.3)[[15]](#endnote-16)

Bei der Teilnahme an computergestützten Schulungen und Fortbildungen ist die Identität der Teilnehmenden zu überprüfen. Sofern nicht der Schulungsanbieter die Identität der Schulungsteilnehmer überprüft, ist das Unternehmen gemäß Luftsicherheits-Schulungsverordnung (LuftSiSchulV) dazu verpflichtet, die Identität der Schulungsteilnehmer mindestens einmal täglich zufallsbasiert zu überprüfen.

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[[16]](#endnote-17).

Die Echtheit der vorgelegten Schulungsbescheinigungen ist vom Unternehmen zu überprüfen.[[17]](#endnote-18)

Wird eine Kopie vorgelegt, muss das Unternehmen 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 Prüfenden versehen.

Bei sog. „Print@Home-Schulungsbescheinigungen“ ist die Echtheit mittels des angegebenen Verifizierungsservices festzustellen. Nach erfolgreicher Verifizierung ist die Schulungsbescheinigung mit einem Sichtvermerk (z. B. „Im Verifizierungsservice erfolgreich überprüft am…“) sowie mit dem Namenszeichen des Prüfenden 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.[[18]](#endnote-19)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Beschreiben Sie, wie die Fortbildung und Leistungsbewertung des bei Ihnen eingesetzten Luftsicherheitskontrollpersonals sichergestellt wird.[[19]](#endnote-20)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

**3 Interne Qualitätssicherung**

Die interne Qualitätssicherung wird mindestens einmal jährlich durchgeführt:

Die Durchführung erfolgt

[ ]  anhand der dem Luftfracht-Sicherheitsprogramm als Anhang beigefügten Audit-Checkliste[[20]](#endnote-21).

[ ]  gemäß nachfolgenden Verfahren:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Diese Maßnahmen der internen Qualitätssicherung und evtl. erforderliche Korrekturmaßnahmen werden dokumentiert.[[21]](#endnote-22)

# 4 Schutz deS BetriebsstANDORTES[[22]](#endnote-23)

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

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

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

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **4.3 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 luftsicherheitsrelevanten Bereich.

 [ ]  ohne Zugang zum luftsicherheitsrelevanten Bereich

Erläuterungen zu den vorhandenen Alarm- und Sicherungsmaßnahmen[[25]](#endnote-26)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

# **5 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:

[ ]  Vergabe von Sicherheitskontrollen gem. Ziffer 6.3.2 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 als Unteraufträge am eigenen Betriebsstandort an andere Stellen gem. Ziffer 6.3.1.1 b) des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998.

[ ]  Vergabe von Sicherheitskontrollen gem. Ziffer 6.3.2 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998an 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.

Bitte beschreiben Sie für welche Tätigkeiten Sie Unterauftragnehmern einsetzen:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

# **6 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 bundeseinheitlichen Schulungssystems bzw. nach den behördlich zugelassenen Schulungsprogrammen entsprechend geschult bzw. fortgebildet.

Wir nehmen zudem mindestens einmal jährlich eine interne Sensibilisierung unseres Personals im Hinblick auf unsere unternehmensspezifischen Gegebenheiten 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.

Sofern über das Meldesystem luftsicherheitsgefährdende bzw. strafrechtlich relevante Sachverhalte gemeldet werden, wird dies unmittelbar den entsprechenden Sicherheitsbehörden (Bundespolizei oder Landespolizei) gemeldet.

Wenn Informationen vorliegen, welche für die Beurteilung der Zuverlässigkeit einer mitarbeitenden Person von Bedeutung sind, werden diese gem. § 7 Abs. 9 Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) an die zuständige ZÜP-Behörde weitergeleitet werden.

Sonstiges:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

# 7 Statusvalidierung

## **7.1 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.

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

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

# **8 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)

## **8.1 Annahme von Luftfracht/Luftpost im eigenen Lager**[[37]](#endnote-38)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **8.2 Fracht und Post mit hohem Risiko[[38]](#endnote-39)**

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **8.3 TPL**[[39]](#endnote-40)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **8.4 Lagerung der Fracht**[[40]](#endnote-41)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **8.5 Erstellung der Frachtdokumente**[[41]](#endnote-42)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **8.6 Beförderung von Frachtsammelsendungen (Consol)**[[42]](#endnote-43)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **8.7 Ausnahmen von der Kontrolle**[[43]](#endnote-44)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **8.8 Abfertigung von Transferfracht**[[44]](#endnote-45)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

**8.9 Aufbereitung der Fracht[[45]](#endnote-46)**

## Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

**8.10 Eigenverantwortliche Transporte von Luftfracht/Luftpost**

* Führen Sie Transporte sicherheitskontrollierter Luftfracht im Selbsteintritt durch?

[ ] ja

[ ] nein

Wenn der reglementierte Beauftragte den Transport eigenverantwortlich durchführt, verfügen die Fahrer über eine entsprechende Zuverlässigkeitsüberprüfung und Schulung. Zudem muss der Laderaum gegen unbefugten Zugang geschützt sein.[[46]](#endnote-47)

* Die Frachträume der Fahrzeuge werden versiegelt oder verschlossen, Fahrzeuge mit Planenabdeckung werden mit TIR-Seilen gesichert, damit etwaige Manipulationen unmittelbar zu erkennen sind, die Ladeflächen von Pritschenfahrzeugen werden bei Beförderung von Luftfracht überwacht,
* Unmittelbar vor dem Beladen wird der Frachtraum durchsucht und die Integrität dieser Durchsuchung bleibt bis zum Abschluss des Beladens bestehen,
* Die Fahrer legen zwischen Abholung und Zustellung keinen außerplanmäßigen Halt ein. Ist dies unvermeidlich, überprüft der Fahrer bei seiner Rückkehr die Sicherheit der Ladung und die Unversehrtheit von Verschlüssen oder Siegeln. Stellt der Fahrer Anzeichen von Manipulation fest, unterrichtet er seinen Vorgesetzten sowie den Sicherheitsbeauftragten und die Luftfracht/Luftpost wird nur mit entsprechender Mitteilung an den reglementierten Beauftragten zugestellt. Die Feststellung von Anzeichen einer Manipulation ist unter Angabe von Datum und Uhrzeit in einem frachtbegleitenden Dokument zu vermerken,
* Die Übergabe der Luftfracht/Luftpost erfolgt unter Angabe der eigenen Zulassungsnummer,
* Die von dem reglementierten Beauftragten für den Transport von sicherheitskontrollierter Luftfracht/Luftpost eingesetzten Fahrzeuge müssen über Sicherheitsmaßnahmen verfügen, mit welchen sicherheitskontrollierte Luftfracht/Luftpost vor unbefugtem Eingriff bei der Beförderung geschützt wird und Manipulationen unmittelbar zu erkennen sind. Beispiele können sein (nicht abschließende Aufzählung):
1. Offene Transporte (z.B. Tieflader oder Pritschenwagen für übergroße Fracht)

- z. B. Überwachung der Ladefläche durch Begleitpersonal,

1. Geschlossene Transporte (z.B. Fahrzeuge mit Frachtraum)

- z. B. Verschluss von Frachträumen mittels (Vorhänge-)Schloss, Zentralverriegelung oder Siegeln,

Werden nummerierte Siegel verwendet, müssen Sie nachweisen, dass der Zugang zu den Siegeln gesichert wird und die Nummern bei der Ausgabe dokumentiert werden,

1. Fahrzeuge mit Planenabdeckung

- z. B. durch Verwendung von TIR-Seilen, welche einen angemessenen Schutz für die Plane bieten und Zugang zum Inneren ausschließen müssen.

* Bitte machen Sie Angaben zu Ihrem Fuhrpark und den Sicherheitsmaßnahmen der von Ihnen eingesetzten Fahrzeuge:[[47]](#endnote-48)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **8.11 Übergabe der Fracht an das Luftfahrtunternehmen oder an einen weiteren reglementierten Beauftragten[[48]](#endnote-49)**

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

# **9 Kontrollen**[[49]](#endnote-50)

[ ]  Es werden keine eigenen Kontrollen durchgeführt.[[50]](#endnote-51)

[ ]  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).

## **9.1[[51]](#endnote-52) Es werden keine eigenen Kontrollen durchgeführt[[52]](#endnote-53)/ Durchführung eigener Kontrollen[[53]](#endnote-54)**

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **9.2 Allgemeines[[54]](#endnote-55)**

Die folgenden Kontrollmethoden werden angewandt:

[ ]  Durchsuchung von Hand (PHS)

[ ]  Röntgengerät (XRY)

[ ]  Sprengstoffdetektionsgerät (EDS)

[ ]  Sprengstoff-Spürhunde (EDD)

[ ]  Sprengstoffspurendetektion (ETD)

[ ]  Sichtkontrolle (VCK)

[ ]  Metalldetektoren (MDE)

[ ]  EVD-Geräte (EVD)

[ ]  andere geeignete Kontrollmethode [[55]](#endnote-56)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

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

Sollten die am Betriebsstandort vorhandenen Kontrollmittel zu keinem zufriedenstellenden Ergebnis führen, wird wie folgt vorgegangen[[56]](#endnote-57):

 [ ]  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.

### 9.2.1 Röntgenkontrolle

1. Gewährleistung von Einsatz, Funktionsüberprüfungen, Wartung und Instandhaltung der Kontrolltechnik gemäß Herstellervorgaben[[57]](#endnote-58)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

1. Beschreibung des Röntgenprozesses[[58]](#endnote-59)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

**9.2.2 EDS-Anlagen**

1. Gewährleistung von Einsatz, Funktionsüberprüfungen, Wartung und Instandhaltung der Kontrolltechnik gemäß Herstellervorgaben [[59]](#endnote-60)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

1. Beschreibung des EDS-Prozesses[[60]](#endnote-61)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

### 9.2.3 Physische Kontrolle

* 1. Voraussetzungen für eine physische Kontrolle[[61]](#endnote-62)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

* 1. Beschreibung des Arbeitsprozesses[[62]](#endnote-63)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

**9.2.4 Sichtkontrolle**

1. Voraussetzungen für eine Sichtkontrolle[[63]](#endnote-64)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

1. Beschreibung des Arbeitsprozesses[[64]](#endnote-65)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

### 9.2.5 Sprengstoffspurendetektor (ETD-Gerät)

1. Gewährleistung von Einsatz, Funktionsüberprüfungen, Wartung und Instandhaltung der Kontrolltechnik gemäß Herstellervorgaben [[65]](#endnote-66)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

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

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

### 9.2.6 Metalldetektoren (MDE)

1. Gewährleistung von Einsatz, Funktionsüberprüfungen, Wartung und Instandhaltung der Kontrolltechnik gemäß Herstellervorgaben [[67]](#endnote-68)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

1. Beschreibung des Arbeitsprozesses[[68]](#endnote-69)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

###

### 9.2.7 EVD-Geräte (EVD)

1. Gewährleistung von Einsatz, Funktionsüberprüfungen, Wartung und Instandhaltung der Kontrolltechnik gemäß Herstellervorgaben [[69]](#endnote-70)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

1. Beschreibung des Arbeitsprozesses[[70]](#endnote-71)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

###

### 9.2.8 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 [[71]](#endnote-72)

 Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

1. Einsatz von freilaufenden Sprengstoffspürhunden[[72]](#endnote-73)

 Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

1. Anforderungen an das Sprengstoffspürhunde-Team

Die Kontrollen erfolgen gemäß dem Dokument "Vorbereitung der durch Sprengstoffspürhunde-Teams abzusuchenden Fracht sowie Anforderungen an die Durchführung der Absuche" in der jeweils gültigen Fassung. 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 von Sprengstoffspürhunde-Teams innerhalb Deutschlands erfolgt durch das Luftfahrt-Bundesamt.

Der Einsatz von Sprengstoffspürhunde-Teams, welche nicht durch das Luftfahrt-Bundesamt, sondern durch eine andere zuständige Behörde eines EU-Mitgliedstaates zugelassen worden sind, ist nur nach Gestattung durch das Luftfahrt-Bundesamt zulässig.[[73]](#endnote-74)

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[[74]](#endnote-75). Diese umfassen mindestens6 Unterrichtseinheiten.

Wird mindestens einmal wöchentlich ein Erkennungstraining[[75]](#endnote-76) 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 auf bis zu 12 Wochen 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.[[76]](#endnote-77)

Das Sprengstoffspürhunde-Team hat einsatztäglich vor der Kontrolltätigkeit, am Einsatzort mindestens eine betriebliche Schulung erfolgreich durchzuführen und zu dokumentieren.[[77]](#endnote-78)

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[[78]](#endnote-79) 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.[[79]](#endnote-80)

Die Einhaltung der Anforderungen wird folgendermaßen sichergestellt:[[80]](#endnote-81)

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 verschiedenen 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[[81]](#endnote-82), ist der Einsatz durch den reglementierten Beauftragten unmittelbar abzubrechen und die kontrollierten Sendungen anderweitig einer Kontrolle zuzuführen.

1. Beschreibung des Arbeitsprozesses[[82]](#endnote-83)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **9.3 Kontrolle von Fracht mit hohem Risiko**[[83]](#endnote-84)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## **9.4 Zugelassene „andere geeignete Kontrollverfahren“[[84]](#endnote-85)**

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

# 10 Cybersicherheit[[85]](#endnote-86)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

# 11 NotfallPLAN

Der reglementierte Beauftragte erstellt einen Notfallplan. Dieser Plan umfasst mindestens:

* die Vorgehensweise bei Verdacht auf nicht nachvollziehbare Manipulation am Frachtstück, unbefugten Zugang zu den luftsicherheitsrelevanten Bereichen, Verdacht auf das Einbringen einer unkonventionellen Spreng- und Brandvorrichtung (USBV)
* die Meldekette in der Betriebsstätte mit den dazugehörigen Kontaktdaten (Sicherheitsbeauftragter, ggf. Stellvertreter, Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienst)
* Er ist an gut sichtbaren Stellen bei den luftsicherheitsrelevanten Bereichen ausgehängt. Bei Selbsteintritt für den Transport sicherheitskontrollierter Luftfracht führt der Fahrer eine Kopie mit. Ein Blanko-Muster ist dem Sicherheitsprogramm als Anhang beizufügen

# 12 ANHÄNGE[[86]](#endnote-87)

1. Interne Auditcheckliste
2. Gebäude- und Büropläne, Übersichtskarten[[87]](#endnote-88)
3. Anforderungen an die bei Einsatz von freilaufenden Sprengstoffspürhunden ausgewiesene SSH-Fläche (bei Einsatz von EDD)
4. Notfallplan (soweit zutreffend; Blanko-Muster)
5. Cybersicherheitsprogramm
6. 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; Blanko-Muster)

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

[ ]  **weitere einzureichende Unterlagen neben dem Sicherheitsprogramm:[[88]](#endnote-89)**

[ ] Handelsregisterauszug/ Gewerbeschein

[ ] ggf. AEO-Zertifikat

[ ] Benennungsschreiben des Sicherheitsbeauftragten/ Stellvertreters

[ ] Zuverlässigkeitsüberprüfung des Sicherheitsbeauftragten/ Stellvertreters

[ ] Schulungsbescheinigungen des Sicherheitsbeauftragten/ Stellvertreters (gemäß Ziffer 11.2.5. des Anhangs der Durchführungsverordnung (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:

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. Sofern eine derartige Bescheinigung vorhanden ist, ist die AEO-Nr. anzugeben. Eine Kopie des AEO-Zertifikats ist dem Luftfracht-Sicherheitsprogramm als Anhang beizufügen. Jede Änderung in Bezug auf das AEO-Zertifikat ist dem Luftfahrt-Bundesamt mitzuteilen. [↑](#endnote-ref-6)
6. 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-7)
7. Für jeden Betriebsstandort eines Unternehmens ist mindestens ein Sicherheitsbeauftragter mit separatem Benennungsschreiben gegenüber dem Luftfahrt-Bundesamt zu benennen. Das Benennungsschreiben muss die Kontaktdaten des Sicherheitsbeauftragten enthalten.

Ein entsprechendes Musterformular zur Benennung des Sicherheitsbeauftragten steht auf der Homepage des Luftfahrt-Bundesamtes ([www.lba.de](http://www.lba.de)) als Download zur Verfügung.

Es 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-8)
8. Bewerber, die Sicherheitskontrollen durchführen sollen, müssen auf die erforderlichen mentalen und physischen Fähigkeiten und Eignung zur wirksamen Wahrnehmung der ihnen zugewiesenen Aufgaben bereits zu Anfang des Einstellungsverfahrens hingewiesen werden. Die Eignung soll bereits zu Anfang des Einstellungsverfahrens sowie zum Ende der Probezeit bewertet werden (vgl. Ziffer 11.1.9 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998). Die schriftlichen Bewerbungen und die Einstellungsunterlagen, einschließlich der Ergebnisse etwaiger Bewertungstests, sind gemäß Ziffer 11.1.10 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 mindestens für die Dauer der Laufzeit des Arbeitsvertrages aufzubewahren. [↑](#endnote-ref-9)
9. Z.B. Ablauferinnerung durch Wiedervorlage. [↑](#endnote-ref-10)
10. Das Personal umfasst sowohl eigenes, als auch Personal von Dienstleistern, welches am Betriebsstandort eingesetzt wird. [↑](#endnote-ref-11)
11. 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 oder hat unbeaufsichtigten Zugang zu identifizierbarer, sicherheitskontrollierter Luftfracht/Luftpost, so verfügt er zudem über eine gültige Schulung gemäß Ziffer 11.2.3.9 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998. [↑](#endnote-ref-12)
12. 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 sowie Personal, welches über den Einsatz von Personal mit luftsicherheitsrelevanten Tätigkeiten entscheidet. [↑](#endnote-ref-13)
13. 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-14)
14. Personen, die ab dem 22.07.2023 eine Ausbildung als Luftsicherheitskontrollperson begonnen haben, benötigen eine arbeitsmedizinische Bestätigung über die mentale und physische Geeignetheit.

Für Personen, die vor In-Kraft-Setzung der neuen LuftSiSchulV am 22.07.2023 eine Ausbildung zur Luftsicherheitskontrollperson begonnen haben, muss diese Bestätigung nicht vorliegen und auch nicht nachgeholt werden.

Es ist zu beachten, dass bei der Fortbildung des Luftsicherheitskontrollpersonals keine Inhalte gemäß

11.2.3.9 des Anhanges der DVO (EU) 2015/1998 vermittelt werden. [↑](#endnote-ref-15)
15. 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 9.2.6. [↑](#endnote-ref-16)
16. 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 zu bewerten ist. [↑](#endnote-ref-17)
17. Der Sicherheitsbeauftragte hat die Verantwortung, vor dem Einsatz einer Person zu überprüfen bzw. zu gewährleisten, ob diese über die erforderlichen Voraussetzungen verfügt (gültige Zuverlässigkeitsüberprüfung und Schulung, mentale und physische Voraussetzungen). Die Verifizierung von Schulungen/Fortbildungen kann durch den Sicherheitsbeauftragten oder eine beauftragte Person, die Sicherheitskontrollen durchführen darf, durchgeführt werden.

In Bezug auf die Überprüfung der Schulung hat, ist sich im Zweifel zu vergewissern, dass die Person über die erforderlichen Kompetenzen verfügt, die in der Schulung vermittelt wurden. [↑](#endnote-ref-18)
18. Z.B. Ablauferinnerung durch Wiedervorlage. [↑](#endnote-ref-19)
19. Es ist zu beachten, dass sich das Fortbildungsintervall im Zuständigkeitsbereich des Luftfahrt-Bundesamtes ab dem Datum der Zertifizierung bzw. der Rezertifizierung berechnet.

Es ist darzustellen, wie die Erfüllung der Fortbildungsverpflichtung beim Einsatz des Luftsicherheitskontrollpersonals sichergestellt wird. Bitte differenzieren Sie zwischen, theoretischen Inhalten, praktischen Übungen, Bilderkennung und Tests.

Weiterhin ist die Leistungsbewertung des Luftsicherheitskontrollpersonals darzustellen. [↑](#endnote-ref-20)
20. 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 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-21)
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-22)
22. Die Sicherungsmaßnahmen, die Lage der Betriebsstätte und luftsicherheitsrelevanten Räumlichkeiten sind ausführlich darzustellen. Hierfür eignet sich die Darstellung anhand von Gebäude- und Übersichtsplänen. [↑](#endnote-ref-23)
23. Die Pläne sind in Form von Übersichts- und Gebäude/Büropläne einzufügen oder in den Anhängen aufzunehmen.

In den Übersichtsplänen sollten 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 dargestellt werden. In die Übersichtspläne sollten - farblich gekennzeichnet - die Schnittstellen zwischen den allgemein zugänglichen und den nicht allgemein zugänglichen bzw. sicherheitsrelevanten Bereichen des Betriebsstandortes einzutragen.

Weiterhin sollten in diesen Plänen folgende Aspekte beschrieben werden:

	* 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 für Mitarbeiter 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 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. Die jährliche, interne Sensibilisierung ist zusätzlich zu Ihrem Regelprozess, also auch bei zwischenzeitlichen Neueinstellungen personenbezogen oder bei Änderungen Ihrer Verfahrensabläufe für alle Mitarbeiter, durchzuführen und zu dokumentieren. Die Sensibilisierung muss aktiv erfolgen und dokumentiert werden. Passive Sensibilisierungsmaßnahmen können nur zur Unterstützung von aktiven Maßnahmen dienen und sind alleine nicht ausreichend.

Aktive Sensibilisierungsmaßnahmen können beispielsweise sein: regelmäßige interne Schulungen zur Bedeutung einer robusten Sicherheitskultur, über mögliche Bedrohungen durch Innentäter und deren Motivation oder zur Erkennung von Radikalisierungsanzeichen, , Sicherheitsgespräche, Unterweisungen in Bezug auf unternehmenseigene Sachverhalte

Passive Sensibilisierungsmaßnahmen können beispielsweise sein: Versendung oder Veröffentlichung von Sicherheitsnachrichten, Aushändigung von Merkblättern, 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. Die Validierung stellt nur ein Sicherheitskontrolle dar, wenn diese anlassbezogen erfolgt.

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 ist die Annahme der Luftfracht/Luftpost am eigenen Lager darzustellen. Erfolgt die Frachtannahme bei Dienstleistern, ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen und zu beschreiben, wie der Informationsfluss zwischen den beteiligten Parteien stattfindet.

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.Zudem ist gemäß Ziffer 6.3.4 bis 6.3.6 des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Mechanismus und das Verfahren für die Bewertung des Risikos, das von dem ihm übergebenen Luftfracht- und Luftpostsendungen ausgeht, zu beschreiben [↑](#endnote-ref-38)
38. 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-39)
39. An dieser Stelle sind die Verfahren im Rahmen des sog. „TPL-Verfahren“ (Third Party Logistic Providers) detailliert darzustellen. Die Anforderungen ergeben sich aus Ziffer 6.3.2.3 b) des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998.

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-40)
40. 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-41)
41. 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-42)
42. 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-43)
43. 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-44)
44. 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-45)
45. Es sind sämtliche Prozesse wie:

	* Verpackung
	* Kommissionierung bei Consolsendungen
	* das Labeln der Frachtzu beschreiben. [↑](#endnote-ref-46)
46. Sie müssen mindestens ein geeignetes Fahrzeug besitzen, um den Transport durchführen zu dürfen. Auf Anforderung muss dem Luftfahrt-Bundesamt eine aktuelle Übersicht der für den Transport von sicherheitskontrollierter Luftfracht/Luftpost eingesetzten Fahrzeuge unter Nennung des Kennzeichens vorgelegt werden. [↑](#endnote-ref-47)
47. An dieser Stelle müssen keine Kennzeichen angegeben werde. Es reicht die Erläuterung der eingesetzten Fahrzeugarten. Auf Anforderung muss dem Luftfahrt-Bundesamt allerdings eine aktuelle Übersicht der für den Transport von sicherheitskontrollierter Luftfracht/Luftpost eingesetzten Fahrzeuge unter Nennung des Kennzeichens vorgelegt werden. [↑](#endnote-ref-48)
48. 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-49)
49. 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-50)
50. Führen Sie keine Kontrollen durch, sollten Sie das Kapitel 9.2 löschen. [↑](#endnote-ref-51)
51. Der unzutreffende Teil der Überschrift ist zu löschen. [↑](#endnote-ref-52)
52. 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-53)
53. 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 das eingesetzten Luftsicherheitskontrollpersonal 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-54)
54. Es sind die verschiedenen, möglichen Kontrollmaßnahmen im Unternehmen anzugeben. [↑](#endnote-ref-55)
55. Gemäß Ziffer 6.2.1.6 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998 i. V. m. dem Durchführungsbeschluss C (2015) 8005. [↑](#endnote-ref-56)
56. Hier sind Mehrfachantworten möglich. In diesem Fall ist zu beschreiben, wann eine Weitergabe bzw. Zurückweisung erfolgt. [↑](#endnote-ref-57)
57. 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-58)
58. 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-59)
59. 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-60)
60. 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 zum Luftsicherheitskontrollpersonal 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-61)
61. Es ist zu beschreiben, in welchen Fällen eine physische Kontrolle der Fracht ein geeignetes Mittel darstellt. [↑](#endnote-ref-62)
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-63)
63. Es ist zu beschreiben, in welchen Fällen eine Sichtkontrolle der Fracht ein geeignetes Mittel darstellt. [↑](#endnote-ref-64)
64. 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-65)
65. 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-66)
66. 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:

	1. Nennung der Zeit, zu denen das Gerät üblicher Weise besetzt ist.
	2. Aktivieren des Gerätes und Durchführung von Funktionstests.
	3. Genaue Beschreibung des Kontrollprozesses.
	4. Die einzelnen Arbeitsschritte (Vorbereitung der Packstücke, Durchführung desKontrollprozesses, Abgleich mit Papieren, Dokumentation) sind detailliert zu erläutern.

	1. Es ist eine Beschreibung für Maßnahmen beim Auffinden einer USBV zu erstellen. [↑](#endnote-ref-67)
67. 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-68)
68. 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 desKontrollprozesses, Abgleich mit Papieren, Dokumentation) sind detailliert zu erläutern.

	* Es ist eine Beschreibung für Maßnahmen beim Auffinden einer USBV zu erstellen. [↑](#endnote-ref-69)
69. 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-70)
70. 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 desKontrollprozesses, Abgleich mit Papieren, Dokumentation) sind detailliert zu erläutern.

	* Es ist eine Beschreibung für Maßnahmen beim Auffinden einer USBV zu erstellen. [↑](#endnote-ref-71)
71. 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-72)
72. 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 das am besten geeignete Mittel darstellt. Ferner sind die örtlichen Gegebenheiten darzustellen (ein Hinweisblatt steht im Rahmen des Internetauftrittes des Luftfahrt-Bundesamtes zur Verfügung). [↑](#endnote-ref-73)
73. Sprengstoffspürhunde-Teams, welche nicht durch das Luftfahrt-Bundesamt, sondern durch eine andere zuständige Behörde eines EU-Mitgliedstaates zugelassen worden sind und im Zuständigkeitsbereich des LBA tätig werden wollen, müssen mindestens drei Monate vor dem gewünschten Einsatztermin beim LBA angemeldet werden und dürfen erst nach einer erfolgreich absolvierten externen Qualitätskontrolle durch das LBA eingesetzt werden. [↑](#endnote-ref-74)
74. Der Ausbilder muss durch das Luftfahrt-Bundesamt oder andere zuständige nationale oder europäische Behörden zugelassen sein. [↑](#endnote-ref-75)
75. Wöchentliche Erkennungstrainings müssen nicht durch einen zugelassenen Ausbilder durchgeführt werden. [↑](#endnote-ref-76)
76. 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-77)
77. Die betriebliche Schulung gem. Ziffern 12.9.3.14 und 12.9.3.15 ist eine Überprüfung der Detektionsleistung des Hundes und bestätigt dessen Einsatztauglichkeit an diesem Tag. Die betriebliche Schulung kann vom Sprengstoffspürhundeführer selbst durchgeführt werden. [↑](#endnote-ref-78)
78. Kompetente Personen: In der Regel kommen zugelassene Sprengstoffspürhundeführer sowie zertifizierte Ausb-SSHT in Betracht. Darüber hinaus ist nachzuweisen, dass das kompetente Personal über die berechtigte Kenntnis des Inhaltes der Anlage 12-D des Durchführungsbeschlusses C(2015)8005 verfügt. In jedem Fall ist die Kompetenz vorab mit dem Luftfahrt-Bundesamt zu klären.

 [↑](#endnote-ref-79)
79. 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-80)
80. Es ist darzustellen, ob Wiederholungsschulungen oder wöchentliche Erkennungstrainings oder eine Kombination daraus absolvierte wurden und wie die Einhaltung der Intervalle sichergestellt wird. [↑](#endnote-ref-81)
81. 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-82)
82. In diesem Abschnitt ist detailliert aufzuzeigen, welche Arbeitsschritte im Rahmen der Absuche von Luftfrachtsendungen erfolgen. [↑](#endnote-ref-83)
83. 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-84)
84. 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-85)
85. Bitte verweisen Sie in diesem Kapitel ausschließlich auf ihr im Anhang beigefügtes Cyber-Luftsicherheitsprogramm. Ein Muster steht Ihnen unter Luftfahrt Bundesamt - Dokumente und Formulare - Anlage Muster Cyber-Luftsicherheitsprogramm zum Download zur Verfügung.

Die grundsätzlichen Anforderungen an die Cybersicherheitsmaßnahmen gemäß Ziffer 1.7 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998 entnehmen Sie den Grundsätzen zur Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit im Zuständigkeitsbereich des Bundeministeriums für Digitales und Verkehr (§§ 9 und 9a LuftSiG) (kurz: Grundsätze). Diese stehen Ihnen in der jeweils aktuellen Fassung unter Luftfahrt Bundesamt - Cybersecurity - Grundsätze zur Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1583 im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (§§ 9 und 9a Luftsicherheitsgesetz) zum Download zur Verfügung. [↑](#endnote-ref-86)
86. Die nachfolgende Auflistung ist nicht abschließend. [↑](#endnote-ref-87)
87. Falls diese nicht in den Fließtext eingearbeitet sind. [↑](#endnote-ref-88)
88. Kopien sind ausreichend. [↑](#endnote-ref-89)