

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 1082/2012 DER KOMMISSION**  
**vom 9. November 2012**  
**zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 in Bezug auf die EU-Validierung der Luftsicherheit**  
**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

*Artikel 1*

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

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

*Artikel 2*

Die Mitgliedstaaten weisen der Kommission bis zum 31. Januar 2013 nach, wie sie zur Anwendung von Nummer 11.6 bezüglich Nummer 6.8 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 beitragen.

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EU) Nr. 185/2010 der Kommission vom 4. März 2010 zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit<sup>(2)</sup> enthält keine detaillierten Bestimmungen in Bezug auf die EU-Validierung der Luftsicherheit. Die Einführung solcher Bestimmungen ist erforderlich, um die Kriterien zu harmonisieren, nach denen die Einhaltung der Luftsicherheitsvorschriften ermittelt wird.
- (2) Die Verordnung (EU) Nr. 185/2010 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (3) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 eingerichteten Ausschusses für Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt —

Unabhängige Validierungsprüfer, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung zugelassen wurden, bleiben für die Durchführung von EU-Validierungen der Luftsicherheit bekannter Versender in den Mitgliedstaaten bis zum Ablauf der Zulassung zugelassen, längstens jedoch für die Dauer von fünf Jahren.

*Artikel 3*

Die Kommission wird die Anwendung der in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen prüfen und bewerten und gegebenenfalls bis spätestens 30. Juni 2015 einen Vorschlag unterbreiten.

*Artikel 4*

Diese Verordnung tritt am Tag ihrer Veröffentlichung in Kraft.

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

Brüssel, den 9. November 2012

*Für die Kommission*

*Der Präsident*

José Manuel BARROSO

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

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

## ANHANG

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

1. Nummer 6.3.1.2 Buchstabe b wird wie folgt geändert:

- a) Im ersten Unterabsatz wird „unabhängiger Validierer“ ersetzt durch „EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit“.
- b) Im zweiten Unterabsatz wird „unabhängige Validierer“ ersetzt durch „EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit“.

2. Nummer 6.4.1.2 Buchstabe b wird wie folgt geändert:

- a) Im ersten Unterabsatz wird „unabhängiger Validierer“ ersetzt durch „EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit“.
- b) Im zweiten Unterabsatz wird „unabhängige Validierer“ ersetzt durch „EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit“.
- c) Im dritten Unterabsatz wird „unabhängige Validierer“ ersetzt durch „EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit“.
- d) Im fünften Unterabsatz wird „unabhängige Validierer“ ersetzt durch „EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit“.

B. Nummer 6.8. erhält folgende Fassung:

„6.8. SCHUTZ DER AUS EINEM DRITTSTAAT IN DIE UNION BEFÖRDERTEN FRACHT UND POST

6.8.1. **Benennung von Luftfahrtunternehmen**

6.8.1.1. Jedes Luftfahrtunternehmen, das Fracht oder Post von einem Flughafen in einem nicht in Anlage 6-F aufgeführten Drittstaat zwecks Transfer, Transit oder Entladen an einem unter die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 fallenden Flughafen befördert, wird als ACC3 benannt (Unternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittstaatsflughafen in die Union befördert)

- a) von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der das Luftverkehrsbetreiberzeugnis des Luftfahrtunternehmens ausgestellt hat;
- b) von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats gemäß der Angabe im Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission <sup>(1)</sup>, geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 394/2011 <sup>(2)</sup> über die Liste der Luftfahrzeugbetreiber, die am oder nach dem 1. Januar 2006 einer Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup> nachgegangen sind, wenn die Luftfahrtunternehmen nicht über ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines Mitgliedstaats verfügen;
- c) von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Luftfahrtunternehmen seine Hauptbetriebsbasis innerhalb der Union hat, oder von einer anderen zuständigen Behörde der Union, mit der eine entsprechende Vereinbarung getroffen wurde, wenn die Luftfahrtunternehmen nicht über ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines Mitgliedstaats verfügen und nicht im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 aufgeführt sind.

6.8.1.2. Die Benennung eines Luftfahrtunternehmens als ACC3 bezüglich seines Luftfracht- und Luftpostbetriebs ab einem Flughafen, für den eine ACC3-Benennung erforderlich ist (nachstehend die „relevante Luftfrachtabfertigung“), erfolgt auf der Grundlage

- a) der Benennung einer Person, die im Namen des Luftfahrtunternehmens für die Umsetzung der Luftfracht-/Luftpost-Sicherheitsbestimmungen bezüglich der relevanten Luftfrachtabfertigung gesamtverantwortlich ist;
- b) bis zum 30. Juni 2014, einer „Verpflichtungserklärung — ACC3“ gemäß Anlage 6-H mit einer Bestätigung der Umsetzung des Sicherheitsprogramms, das die in der Anlage 6-G angegebenen Punkte abdeckt. Die Erklärung ist im Namen des Luftfahrtunternehmens durch seinen Bevollmächtigten oder die für die Sicherheit verantwortliche Person zu unterzeichnen. Eine Kopie oder das Original ist von der zuständigen Behörde bis zum Ablaufdatum der ACC3-Benennung aufzubewahren;
- c) ab dem 1. Juli 2014 eines EU-Validierungsberichts zur Luftsicherheit mit einer Bestätigung der Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen.

- 6.8.1.3. Die zuständige Behörde weist dem benannten ACC3 eine dem Standardformat entsprechende eindeutige alphanumerische Kennung zu, die das Luftfahrtunternehmen und den Drittlandsflughafen angibt, für den das Luftfahrtunternehmen zur Beförderung von Luftfracht/Luftpost in die Union benannt wurde.
- 6.8.1.4. Die Benennung ist für längstens fünf Jahre ab dem Zeitpunkt der Eingabe der ACC3-Angaben in die EU-Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender durch die zuständige Behörde gültig.
- 6.8.1.5. Wurde ein ACC3 in die EU-Datenbank reglementierter Beauftragter und bekannter Versender der Union aufgenommen, wird es in allen Mitgliedstaaten für alle Beförderungen von dem betreffenden Drittstaatsflughafen in die Union anerkannt.

#### 6.8.2. EU-Validierung der Luftsicherheit für ACC3

- 6.8.2.1. Die EU-Validierung der Luftsicherheit bezüglich der relevanten Luftfrachtabfertigung eines Luftfahrtunternehmens umfasst

- a) eine Prüfung des Sicherheitsprogramms des Luftfahrtunternehmens zur Gewährleistung seiner Relevanz und Vollständigkeit in Bezug auf alle in Anlage 6-G aufgeführten Punkte und
- b) die Überprüfung der Durchführung von Luftsicherheitsmaßnahmen in Bezug auf die relevante Luftfrachtabfertigung anhand der Prüfliste gemäß Anlage 6-C3.

- 6.8.2.2. Im Rahmen der EU-Validierung der Luftsicherheit wird die Umsetzung vor Ort in folgendem Ausmaß überprüft:

1. Auf dem Flughafen, an dem das Luftfahrtunternehmen eine relevante Luftfrachtabfertigung durchführt, bevor eine ACC3-Benennung für diesen Flughafen erteilt werden kann.

Falls die EU-Validierung der Luftsicherheit daraufhin ergibt, dass eines oder mehrere der Ziele in der Prüfliste gemäß Anlage 6-C3 nicht erreicht wurden, benennt die zuständige Behörde das Luftfahrtunternehmen nur dann als ACC3 für die relevante Luftfrachtabfertigung, wenn Nachweise für die Umsetzung von Maßnahmen des Luftfahrtunternehmens zur Behebung festgestellter Mängel vorgelegt werden.

2. Auf einer repräsentativen Anzahl von Flughäfen mit relevanter Luftfrachtabfertigung eines Luftfahrtunternehmens, bevor die ACC3-Benennung für alle Flughäfen mit relevanter Luftfrachtabfertigung dieses Luftfahrtunternehmens erteilt wird. Hierfür gelten folgende Bedingungen:

- a) Es liegt der Antrag eines Luftfahrtunternehmens vor, das mehrere relevante Luftfrachtabfertigungen durchführt;
- b) die zuständige Behörde hat sich vergewissert, dass das Luftfahrtunternehmen ein internes Qualitätssicherungsprogramm für die Luftsicherheit anwendet, das der EU-Validierung der Luftsicherheit gleichwertig ist;
- c) die repräsentative Anzahl umfasst drei Flughäfen, mindestens jedoch 5 % der Flughäfen, sowie alle Flughäfen in Staaten mit hohem Risiko;
- d) die zuständige Behörde hat einem Plan zugestimmt, der EU-Validierungen der Luftsicherheit für jedes Jahr der Benennung auf zusätzlichen Flughäfen, für die eine ACC3-Benennung erteilt wird, oder bis zur Validierung aller Flughäfen gewährleistet. Diese Validierungen haben jährlich mindestens den gleichen Umfang wie gemäß Buchstabe c. In dem Plan werden die Gründe für die Wahl zusätzlicher Flughäfen angegeben;
- e) alle ACC3-Benennungen enden an demselben Tag;
- f) falls bei einer der gemäß Plan vereinbarten EU-Validierungen der Luftsicherheit festgestellt wird, dass eines oder mehrere der Ziele in der Prüfliste gemäß in Anlage 6-C3 nicht erreicht wurden, verlangt die benennende zuständige Behörde einen Nachweis für die Durchführung von Maßnahmen zur Beseitigung der festgestellten Mängel an diesem Flughafen und je nach der Schwere der Mängel
  - eine EU-Validierung der Luftsicherheit gemäß Nummer 6.8.2.2.1 auf allen Flughäfen, für die eine ACC3-Benennung erforderlich ist, innerhalb einer von der zuständigen Behörde festgesetzten Frist, oder
  - eine doppelt so hohe Zahl der gemäß Buchstabe d bestimmten EU-Validierungen der Luftsicherheit in jedem der verbleibenden Jahre, für die die ACC3-Benennungen gelten.

- 6.8.2.3. Die zuständige Behörde kann ein Luftfahrtunternehmen längstens bis zum 30. Juni 2016 befristet als ACC3 benennen, wenn eine EU-Validierung der Luftsicherheit aus objektiven Gründen, die außerhalb der Verantwortung des Luftfahrtunternehmens liegen, nicht erfolgen konnte. Wird eine solche Benennung für einen Zeitraum von mehr als drei Monaten erteilt, muss sich die zuständige Behörde vergewissert haben, dass das Luftfahrtunternehmen ein internes Qualitätssicherungsprogramm für die Luftsicherheit anwendet, das der EU-Validierung der Luftsicherheit gleichwertig ist.
- 6.8.2.4. Ist die EU-Validierung der Luftsicherheit eines ACC3 vor dem 1. Juli 2014 erfolgt und wurde dabei nicht die Umsetzung der Anforderungen von Nummer 6.8.3.2. zweiter Satz bestätigt, hat das ACC3 der zuständigen Behörde den Nachweis der Umsetzung dieser Anforderungen spätestens bis zum 1. Juli 2014 vorzulegen. Der Nachweis besteht aus einer Aktualisierung des betreffenden Teils des Sicherheitsprogramms und kann aus einer Folgeüberprüfung vor Ort bestehen.
- 6.8.2.5. Über die EU-Validierung der Luftsicherheit wird ein Validierungsbericht erstellt, der mindestens die Verpflichtungserklärung gemäß Anlage 6-H1, die Prüfliste gemäß Anlage 6-C3 und eine Erklärung des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit gemäß Anlage 11-A umfasst. Der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit legt den Validierungsbericht der zuständigen Behörde vor und übermittelt dem validierten Luftfahrtunternehmen eine Kopie.
- 6.8.3. **Sicherheitskontrollen bei Fracht und Post, die aus einem Drittstaat ankommen**
- 6.8.3.1. Das ACC3 gewährleistet die Kontrolle aller Fracht- und Postsendungen, die zwecks Transfer, Transit oder Entladen an einem Flughafen der Union ankommen, es sei denn,
- die Sendungen wurden von einem reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen und anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt, oder
  - die Sendungen wurden von einem bekannten Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen und anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt, oder
  - die Sendungen wurden von einem geschäftlichen Versender unter der Verantwortung eines reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen und anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt und sie werden nicht an Bord eines Passagierflugzeugs befördert, oder
  - die Sendungen sind gemäß Nummer 6.1.1 Buchstabe d der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 von der Kontrolle ausgenommen und wurden von dem Zeitpunkt, an dem sie zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost wurden, bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt.
- 6.8.3.2. Bis zum 30. Juni 2014 müssen die Kontrollanforderungen von Nummer 6.8.3.1 mindestens ICAO-Standards genügen. Danach wird in die Union beförderte Luftfracht und Luftpost mit einem der Mittel oder Methoden gemäß Nummer 6.2.1 des Beschlusses 2010/774/EU kontrolliert, die einem Standard entsprechen, durch den hinreichend sichergestellt ist, dass die Luftfracht/Luftpost keine verbotenen Gegenstände enthält.
- 6.8.3.3. Das ACC3 hat sicherzustellen, dass
- in Bezug auf Transfer und Transit von Fracht oder Post die Kontrolle gemäß Nummer 6.8.3.2 oder Sicherheitskontrollen am Ausgangsort oder an anderer Stelle in der Lieferkette vorgenommen wurden und die Sendungen anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt wurden.
  - in Bezug auf Fracht und Post mit hohem Risiko eine Kontrolle gemäß Nummer 6.7 durch das Unternehmen selbst oder durch eine Stelle mit EU-Validierung der Luftsicherheit am Ausgangsort oder an anderer Stelle in der Lieferkette vorgenommen wurde, dass diese Sendungen mit „SHR“ gekennzeichnet und im Anschluss an die Sicherheitskontrollen bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt wurden.
- 6.8.3.4. Die eindeutige alphanumerische Kennung des ACC3 und der von einem reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit festgelegte Sicherheitsstatus der Sendung gemäß Nummer 6.3.2.6 Buchstabe d sind in den Begleitdokumenten anzugeben, entweder in Form eines Luftfrachtbriefs, gleichwertiger postalischer Unterlagen oder in einer gesonderten Erklärung und entweder in elektronischer Form oder schriftlich.
- 6.8.3.5. In Ermangelung eines reglementierten Beauftragten gemäß Nummer 6.8.4 kann das ACC3 oder ein Luftfahrtunternehmen, das von einem in Anlage 6-Fii aufgeführten Drittstaat ankommt, die Sicherheitsstatuserklärung abgeben.

#### 6.8.4. Validierung reglementierter Beauftragter und bekannter Versender

6.8.4.1. Um reglementierter Beauftragter oder bekannter Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit zu werden, müssen Stellen in Drittstaaten anhand einer der beiden folgenden Optionen validiert werden und in der Datenbank des oder der ACC3, denen sie direkt Fracht oder Post zur Beförderung in die Union übergeben, eingetragen sein:

- a) Das Sicherheitsprogramm des ACC3 muss Einzelheiten der Sicherheitskontrollen angeben, die in seinem Namen von Drittstaatsstellen durchgeführt werden, von denen es Fracht oder Post direkt zur Beförderung in die Union annimmt. Mit der EU-Validierung der Luftsicherheit des ACC3 sind die von diesen Stellen durchgeführten Sicherheitskontrollen zu validieren; oder
- b) die Drittstaatsstellen unterziehen die relevanten Luftfrachtabfertigungstätigkeiten einer EU-Validierung der Luftsicherheit in Abständen von höchstens fünf Jahren und übermitteln dem/den ACC3 eine Kopie des Validierungsberichts.

6.8.4.2. Ergibt die EU-Validierung der Luftsicherheit gemäß Nummer 6.8.4.1 Buchstabe b, dass die Stelle

- a) die in der einschlägigen Prüfliste genannten Ziele erreicht hat, trifft der Validierungsbericht die Feststellung, dass die Stelle als reglementierter Beauftragter oder bekannter Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit benannt wird. Der Validierungsprüfer übermittelt der validierten Stelle das Original des Validierungsberichts;
- b) die in der einschlägigen Prüfliste genannten Ziele nicht erreicht hat, ist die Stelle nicht zur Abfertigung von Fracht zur Beförderung in die EU berechtigt. Sie erhält eine Kopie der ausgefüllten Prüfliste mit Angabe der Mängel.

6.8.4.3. Das ACC3 hat eine Datenbank zu unterhalten, in der mindestens die folgenden Angaben für jeden reglementierten Beauftragten oder bekannten Versender enthalten sind, der gemäß Nummer 6.8.4.1 der EU-Validierung der Luftsicherheit unterzogen wurde und von dem es direkt Fracht oder Post zur Beförderung in die Union annimmt:

- a) Angaben zum Unternehmen, einschließlich einer Geschäftsadresse,
- b) Art der Geschäftstätigkeit, ausgenommen sensible Geschäftsinformationen,
- c) Kontaktangaben, auch in Bezug auf die für die Sicherheit verantwortliche(n) Person(en),
- d) Nummer der Eintragung in das gesetzlich vorgesehene Register, falls zutreffend.
- e) soweit vorhanden und spätestens ab dem 1. Juli 2014, der Validierungsbericht.

Die Datenbank muss für die Inspektion des ACC3 verfügbar sein.

Andere Stellen mit EU-Validierung der Luftsicherheit können eine solche Datenbank unterhalten.

#### 6.8.5. Nichteinhaltung der Vorschriften und Entzug der ACC3-Benennung

6.8.5.1. Nichteinhaltung der Vorschriften

1. Stellt die Kommission oder eine zuständige Behörde beim Betrieb eines ACC3 einen ernsthaften Mangel fest, der schwerwiegende Auswirkungen auf das Gesamtniveau der Luftsicherheit in der Union haben könnte,

- a) unterrichtet sie das betroffene ACC3 umgehend und fordert es auf, sich zu äußern und geeignete Maßnahmen zur Behebung des ernsthaften Mangels zu ergreifen;
- b) unterrichtet sie unverzüglich die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten;

2. Falls die zuständige Behörde keine Mängelbehebung erreicht hat, kann die Kommission nach Anhörung des Regelungsausschusses für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt zu dem Schluss gelangen, dass das Luftfahrtunternehmen nicht mehr als ACC3 anzuerkennen ist, entweder für bestimmte Strecken oder für alle Strecken von Drittstaaten in die Union. In solchen Fällen werden die Angaben zu dem betreffenden ACC3 aus der Datenbank reglementierter Beauftragter und bekannter Versender der Union entfernt.

3. Ein Luftfahrtunternehmen, dem die Anerkennung als ACC3 gemäß Nummer 6.8.5.1 entzogen wurde, kann diese erst wiedererlangen oder wieder in die Datenbank reglementierter Beauftragter und bekannter Versender der Union aufgenommen werden, nachdem eine EU-Validierung der Luftsicherheit bestätigt hat, dass der ernsthafte Mangel behoben wurde und der Luftsicherheitsausschuss von der jeweiligen zuständigen Behörde hiervon unterrichtet wurde.

## 6.8.5.2. Entzug

Die zuständige Behörde, die das ACC3 benannt hat, ist für die Löschung des ACC3 aus der „Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender der Union“ zuständig

- a) auf Antrag oder im Rahmen einer Vereinbarung mit dem Luftfahrtunternehmen oder
- b) wenn das ACC3 keine relevante Luftfrachtabfertigung mehr durchführt und nicht auf Aufforderungen zur Stellungnahme reagiert oder die Bewertung von Risiken für die Luftfahrt in sonstiger Weise behindert.

(<sup>1</sup>) ABl. L 219 vom 22.8.2009, S. 1.

(<sup>2</sup>) ABl. L 107 vom 27.4.2011, S. 1.

(<sup>3</sup>) ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32.“

C. Folgende Anlage wird nach Anlage 6-C eingefügt:

**„ANLAGE 6-C3**

## VALIDIERUNGSPRÜFLISTE FÜR ACC3

Die Benennung als ACC3 (*Luftfahrtunternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittlandsflughafen in die Union befördert*) ist Voraussetzung für die Beförderung von Luftfracht oder Luftpost in die Europäische Union (<sup>1</sup>) (EU) oder Island, Norwegen und die Schweiz und wird in der Verordnung (EU) Nr. 185/2010, geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 859/2011 (<sup>2</sup>), vorgeschrieben.

Die ACC3-Benennung ist grundsätzlich (<sup>3</sup>) erforderlich für sämtliche Flüge, mit denen Fracht oder Post zwecks Transfer, Transit oder Entladen zu EU/EWR-Flughäfen befördert wird. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union, Islands, Norwegens und der Schweiz sind jeweils für die Benennung spezifischer Luftfahrtunternehmen als ACC3 zuständig. Die Benennung beruht auf dem Sicherheitsprogramm eines Luftfahrtunternehmens und einer vor Ort erfolgenden Überprüfung der Umsetzung im Einklang mit den in dieser Validierungsprüfliste genannten Zielen.

Anhand der Prüfliste hat der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit das Sicherheitsniveau zu bewerten, das bezüglich Luftfracht oder Luftpost (<sup>4</sup>) in die EU/den EWR von dem oder unter der Verantwortung des ACC3 oder eines Luftfahrtunternehmens, das die ACC3-Benennung beantragt, angewendet wird.

Der zuständigen Behörde und der validierten Stelle ist innerhalb eines Monats nach der Prüfung vor Ort ein Validierungsbericht zu übermitteln. Der Validierungsbericht muss mindestens Folgendes umfassen:

- Die vollständige Prüfliste, unterzeichnet vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit, ggf. mit Kommentaren der validierten Stelle;
- die Verpflichtungserklärung (Anlage 6-H1 im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 185/2010), unterzeichnet von der validierten Stelle, und
- eine Erklärung der Unabhängigkeit (Anlage 11-A im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 185/2010) bezüglich der validierten Stelle, unterzeichnet vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit.

Die Paginierung, das Datum der EU-Validierung der Luftsicherheit und die Paraphe auf jeder Seite durch den Validierungsprüfer und die validierte Stelle weisen die Integrität des Validierungsberichts nach. Der Validierungsbericht ist standardmäßig in englischer Sprache zu verfassen.

Teil 3 — Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens, Teil 6 — Datenbank, Teil 7 — Kontrolle und Teil 8 — Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) werden anhand der Anforderungen der Kapitel 6.7 und 6.8 der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 bewertet. Für die anderen Teile zugrunde zu legende Standards sind die ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen (SARP) von Anhang 17 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt und Anleitungsmaterial im ICAO-Sicherheitshandbuch (ICAO Aviation Security Manual, Doc 8973-Restricted).

**Ausfüllhinweise:**

- Alle Teile der Prüfliste sind auszufüllen. Sind keine Informationen verfügbar, ist dies zu erläutern.
- Nach jedem Teil hat der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit den Schluss zu ziehen, ob und inwieweit die Ziele dieses Teils erfüllt sind.

## TEIL 1

**Angabe der validierten Stelle und des Validierungsprüfers**

1.1. Datum/Daten der Validierung	
vollständiges Datumsformat, z. B. 01.10.2012 bis 02.10.2012	
TT/MM/JJJJ	
1.2. Datum der vorhergehenden Validierung und eindeutige alphanumerische Kennung (UAI) des ACC3, sofern vorhanden	
TT/MM/JJJJ	
UAI	
1.3. Angaben zum Validierungsprüfer für die Luftsicherheit	
Name	
Unternehmen/Einrichtung/Behörde	
UAI	
E-Mail-Adresse	
Telefonnummer (mit internationaler Vorwahl)	
1.4. Name des zu validierenden Luftfahrtunternehmens	
Name	
Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt in (Staat)	
IATA-Code (International Air Transport Association) oder ICAO-Code (International Civil Aviation Organization), falls kein IATA-Code für das Luftfahrtunternehmen vorhanden; Angabe, ob IATA- oder ICAO-Code verwendet wurde	
Zuständiger Staat für die Benennung des Luftfahrtunternehmens als ACC3	
1.5. Angaben zu dem zu validierenden Drittlandflughafen oder der damit verbundenen Einrichtungen für Luftfracht/Luftpost	
Name	
IATA- (oder ICAO-)Code des Flughafens	
Land	
1.6. Art der Geschäftstätigkeit des Luftfahrtunternehmens (Mehrfachnennungen sind möglich)	
a) Beförderung von Fluggästen und Fracht/Post b) nur Beförderung von Fracht und Post c) nur Beförderung von Fracht d) nur Beförderung von Post e) Expressdienstleister f) Charter	
1.7. Name und Funktion der für die Sicherheit von Drittstaat-Luftfracht/Luftpost verantwortlichen Person	
Name	
Funktion	
E-Mail-Adresse	
Telefonnummer (mit internationaler Vorwahl)	
1.8. Anschrift der Hauptstelle des Luftfahrtunternehmens am betreffenden Flughafen	
Nummer/Gebäude/Flughafen	
Straße	

Ort	
Postleitzahl	
Bundesstaat/Bundesland (falls relevant)	
Land	
1.9. Anschrift des Hauptsitzes des Luftfahrtunternehmens, z. B. Geschäftssitz	
Nummer/Gebäude/Flughafen	
Straße	
Ort	
Postleitzahl	
Bundesstaat/Bundesland (falls relevant)	
Land	

## TEIL 2

**Organisation und Zuständigkeiten des ACC3 am Flughafen**

Ziel: Es darf keine Luftfracht oder Luftpost in die EU/den EWR befördert werden, ohne Sicherheitskontrollen unterzogen worden zu sein. Einzelheiten dieser Kontrollen sind in den folgenden Teilen dieser Prüfliste angegeben. Das ACC3 darf Fracht oder Post zur Beförderung in einem Luftfahrzeug in die EU nur dann annehmen, wenn die Vornahme einer Kontrolle oder anderer Sicherheitskontrollen von einem reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit, einem bekannten Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit oder einem geschäftlichen Versender eines reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit bestätigt und quittiert wurde, andernfalls sind solche Sendungen einer Kontrolle gemäß den EU-Vorschriften zu unterziehen.

Das ACC3 muss ein Verfahren etabliert haben, mit dem sichergestellt wird, dass geeignete Sicherheitskontrollen für alle in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht und Luftpost angewendet werden, sofern die Fracht oder Post nicht im Einklang mit den Rechtsvorschriften der Europäischen Union von der Kontrolle ausgenommen ist, und dass die betreffende Fracht oder Post anschließend bis zum Verladen in das Luftfahrzeug geschützt ist. Sicherheitskontrollen müssen Folgendes umfassen:

- physische Kontrolle entsprechend einem Standard, der hinreichend gewährleistet, dass keine verbotenen Gegenstände in der Sendung versteckt sind, oder
- andere Sicherheitskontrollen, die Teil eines Lieferkettenablaufs sind, die hinreichend gewährleisten, dass keine verbotenen Gegenstände in der Sendung versteckt sind, und die von reglementierten Beauftragten oder bekannten Versendern mit EU-Validierung der Luftsicherheit oder einem geschäftlichen Versender eines reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit durchgeführt werden.

Bezug: Nummer 6.8.3

2.1. Hat das Luftfahrtunternehmen ein Verfahren etabliert, mit dem gewährleistet wird, dass die Luftfracht oder Luftpost vor dem Verladen in ein Luftfahrzeug zur Beförderung in die EU/den EWR geeigneten Sicherheitskontrollen unterzogen wird?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	
2.2. Werden die Sicherheitskontrollen von dem Luftfahrtunternehmen oder in seinem Namen von einer Stelle, die vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfasst ist, durchgeführt?	
Falls JA, Angabe von Einzelheiten	
Falls NEIN: Welche Stellen, die nicht vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfasst sind, führen Sicherheitskontrollen von Luftfracht oder Luftpost durch, die von diesem Luftfahrtunternehmen in die EU/den EWR befördert wird?	
Um welche Art von Stellen handelt es sich? (Bitte Einzelheiten angeben)	
— privates Abfertigungsunternehmen	
— behördlich reguliertes Unternehmen	
— behördliche Kontrollstelle	
— sonstige	



2.3. Durch welche Instrumente und Anweisungen stellt das Luftfahrtunternehmen sicher, dass die Sicherheitskontrollen in der erforderlichen Weise durchgeführt werden?

2.4. Ist das Luftfahrtunternehmen in der Lage, die geeigneten Sicherheitskontrollen anzufordern, wenn die Kontrollen von Stellen durchgeführt werden, die nicht vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfasst sind, z. B. staatlichen Stellen?

JA oder NEIN

Falls NEIN, Angabe von Einzelheiten

2.5. Wurde für reglementierte Beauftragte/bekannte Versender in dem Staat des Flughafens, auf dem die Validierungsprüfung erfolgt, ein Programm für Luftfracht und Luftpost gemäß den ICAO-Richtlinien eingerichtet?

Falls JA, Beschreibung der Bestandteile des Programms und wie es eingerichtet wurde

2.6. Schlussfolgerungen und allgemeine Bemerkungen zu der Zuverlässigkeit, Schlüssigkeit und Robustheit des Prozesses

Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens

Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit

### TEIL 3

#### Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens

Ziel: Das ACC3 hat sicherzustellen, dass sein Sicherheitsprogramm alle relevanten und zur Gewährleistung der Sicherheit von in die EU zu befördernder Luftfracht/Luftpost ausreichenden Luftsicherheitsmaßnahmen umfasst.

Das Sicherheitsprogramm und die zugehörigen Unterlagen des Luftfahrtunternehmens müssen die Grundlage für Sicherheitskontrollen im Einklang mit dem Ziel dieser Prüfliste bilden. Den Luftfahrtunternehmen steht es frei, ihre Unterlagen dem EU-Validierungsprüfer im Voraus zu übermitteln, damit dieser sich noch vor dem Besuch mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut machen kann.

Bezug: Nummer 6.8.2.1 und Anlage 6-G

Hinweis: Die folgenden in Anlage 6-G des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 genannten Punkte sind in geeigneter Weise abzudecken:

- a) Beschreibung der Maßnahmen für Luftfracht und Luftpost,
- b) Annahmeverfahren,
- c) Rahmen und Kriterien für reglementierte Beauftragte,
- d) Rahmen und Kriterien für bekannte Versender,
- e) Rahmen und Kriterien für geschäftliche Versender,
- f) Standard für Kontrollen mit Ausrüstungen und für die physische Überprüfung,
- g) Ort der Kontrollen mit Ausrüstungen und für die physische Überprüfung,
- h) Einzelheiten zur Kontrollausrüstung,
- i) Einzelheiten zum Betreiber oder Dienstleister,
- j) Liste der Ausnahmen von Kontrollen mit Ausrüstungen oder von der physischen Überprüfung,
- k) Behandlung von Fracht und Post mit hohem Risiko.

3.1. Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens	
Datum (vollständiges Format TT/MM/JJJJ)	
Version	
Wurde das Programm einer zuständigen Behörde in der EU/im EWR zu einem früheren Zeitpunkt vorgelegt? Falls JA, wann für die ACC3-Benennung? Für andere Zwecke?	
3.2. Deckt das Sicherheitsprogramm die oben aufgeführten Punkte ausreichend ab?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Angabe der Gründe	
3.3. Sind die Luftsicherheitsmaßnahmen im Sicherheitsprogramm relevant und ausreichend, um in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost entsprechend den vorgeschriebenen Standards zu schützen?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Angabe der Gründe	
3.4. Schlussfolgerung: Ist das Sicherheitsprogramm schlüssig, robust und vollständig?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

## TEIL 4

**Einstellung und Schulung von Personal**

Ziel: Das ACC3 hat für die Arbeiten im Bereich der Sicherung von Luftfracht oder Luftpost verantwortungsvolle und kompetente Mitarbeiter einzusetzen. Mitarbeiter mit Zugang zu gesicherter Luftfracht müssen über die erforderliche Kompetenz verfügen, die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich ist, und angemessen ausgebildet sein.

Zu diesem Zweck muss das ACC3 ein Verfahren etabliert haben, das gewährleistet, dass alle Mitarbeiter (unbefristet und befristet Beschäftigte, Leiharbeitnehmer, Fahrer usw.), die direkten und unbegleiteten Zugang zu Luftfracht/Luftpost, die Sicherheitskontrollen unterzogen wird oder wurde, haben,

- einer erstmaligen und wiederkehrenden beschäftigungsbezogenen Überprüfungen und/oder Zuverlässigkeitsüberprüfungen unterzogen wurden, die mindestens die Anforderungen der örtlichen Behörden des validierten Flughafens erfüllen, und
- erstmalige und wiederkehrende Sicherheitsschulungen gemäß den Anforderungen der örtlichen Behörden des validierten Flughafens absolviert haben, so dass sie sich ihrer Sicherheitsverantwortung bewusst sind.

Bezug: Nummer 6.8.3.1

Hinweis:

- Eine Zuverlässigkeitsüberprüfung ist eine Überprüfung der Identität einer Person und der bisherigen Erfahrungen — einschließlich der Überprüfung auf etwaige Vorstrafen, soweit rechtlich zulässig — als Teil der Beurteilung der persönlichen Eignung für die Durchführung von Sicherheitskontrollen und/oder für den unbegleiteten Zugang zu Sicherheitsbereichen (Begriffsbestimmung in ICAO-Anhang 17).
- Eine beschäftigungsbezogene Überprüfung umfasst die Feststellung der Identität der betreffenden Person anhand der zum Nachweis vorgelegten Papiere, die Erfassung von Lücken bei Beschäftigungs- und Ausbildungszeiten sowie sonstigen Lücken mindestens während der letzten fünf Jahre sowie die Aufforderung zur Unterzeichnung einer Erklärung durch die betreffende Person, in der sämtliche Straffälligkeiten in allen Staaten des Wohnsitzes mindestens während der letzten fünf Jahre aufgeführt sind (Begriffsbestimmung der Europäischen Union).

4.1. Ist ein Verfahren etabliert, mit dem sichergestellt wird, dass alle Mitarbeiter mit direktem und unbegleiteten Zugang zu gesicherter Luftfracht/Luftpost beschäftigungsbezogenen Überprüfungen unterzogen werden, bei denen der Hintergrund und die Kompetenz beurteilt werden?

JA oder NEIN

Falls JA: Wie viele zurückliegende Jahre werden bei der beschäftigungsbezogenen Überprüfung berücksichtigt und welche Stelle führt die Überprüfung durch?

4.2. Umfasst das Verfahren:

- die Zuverlässigkeitsüberprüfung
- die beschäftigungsbezogene Überprüfung
- Kontrolle der Strafregister
- Befragungen
- sonstige (bitte nähere Angaben)

Erläuterung der Elemente, Angabe der durchführenden Stelle und, sofern zutreffend, des berücksichtigten zurückliegenden Zeitrahmens

4.3. Ist ein Verfahren etabliert, mit dem sichergestellt wird, dass die Person, die für die Anwendung und Beaufsichtigung von Sicherheitskontrollen in der Betriebsstätte verantwortlich ist, einer beschäftigungsbezogenen Überprüfung unterliegt, bei der Hintergrund und Kompetenz beurteilt werden?

JA oder NEIN

Falls JA: Wie viele zurückliegende Jahre werden bei der beschäftigungsbezogenen Überprüfung berücksichtigt und welche Stelle führt die Überprüfung durch?

4.4. Umfasst das Verfahren:

- die Zuverlässigkeitsüberprüfung
- die beschäftigungsbezogene Überprüfung
- Kontrolle der Strafregister
- Befragungen
- sonstige (bitte nähere Angaben)

Erläuterung der Elemente, Angabe der durchführenden Stelle und, sofern zutreffend, des berücksichtigten zurückliegenden Zeitrahmens

4.5. Hat das Personal mit direktem und unbegleiteten Zugang zu gesicherter Luftfracht/Luftpost eine Sicherheitsschulung erhalten, bevor es Zugang zu gesicherter Luftfracht/Luftpost erhält?

JA oder NEIN

Falls JA, Angabe der Elemente und der Dauer der Schulung

4.6. Erhält das Personal, das Luftfracht/Luftpost annimmt, kontrolliert und/oder schützt, eine aufgabenspezifische Schulung?

JA oder NEIN

Falls JA, Angabe der Elemente und der Dauer der Schulung

4.7. Erhält das in Nummer 4.5 und 4.6 genannte Personal wiederkehrende Schulungen?

JA oder NEIN

Falls JA, Angabe der Elemente und der Häufigkeit der wiederkehrenden Schulungen

4.8. Schlussfolgerung: Gewährleisten die Maßnahmen im Zusammenhang mit Einstellung und Schulung von Personal, dass alle Mitarbeiter mit Zugang zu gesicherter Luftfracht/Luftpost richtig eingesetzt und ausreichend geschult wurden, dass sie sich ihrer Sicherheitsverantwortung bewusst sind?

JA oder NEIN

Falls NEIN, Begründung

Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens

Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit

## TEIL 5

**Annahmeverfahren**

Ziel: Das ACC3 muss ein Verfahren etabliert haben, mit dem der Sicherheitsstatus einer Sendung bei der Annahme in Bezug auf vorhergehende Kontrollen bewertet und überprüft wird.

Das Verfahren umfasst folgende Elemente:

- Überprüfung, ob die Sendung von einer Person übergeben wird, die von einem reglementierten Beauftragten oder bekannten Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit benannt ist gemäß Auflistung in seiner Datenbank (Teil 6) oder von einem geschäftlichen Versender eines solchen reglementierten Beauftragten;
- Überprüfung, ob mit der Sendung alle verlangten sicherheitsrelevanten Informationen vorgelegt werden (Luftfrachtbrief und Informationen zum Sicherheitsstatus in Papierform oder elektronisch), die den angelieferten Luftfracht- und Luftpostsendungen entsprechen;
- Überprüfung, ob die Sendung Anzeichen einer Manipulation aufweist, und
- Überprüfung, ob die Sendung als Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) zu behandeln ist.

Bezug: Nummer 6.8.3.1

Hinweis:

- Ein reglementierter Beauftragter oder ein bekannter Versender ist eine Stelle, die Fracht handhabt und von einem EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit erfolgreich validiert wurde oder deren Sicherheitsmaßnahmen in das EU-validierte ACC3-Sicherheitsprogramm aufgenommen wurden (in diesem Fall ist das ACC3 für die Sicherheitsmaßnahmen mitverantwortlich).
- Ein geschäftlicher Versender ist eine Stelle, die Fracht für eigene Rechnung unter der Verantwortung eines reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit handhabt. Dieser reglementierte Beauftragte legt vollständig Rechenschaft ab über die Sicherheitskontrollen, die von dem geschäftlichen Versender angewendet werden.
- Die benannte Person ist dieselbe Person, die mit der Übergabe der Luftfracht oder Luftpost beim Luftfahrtunternehmen beauftragt ist. Die Person, die dem Luftfahrtunternehmen die Sendung übergibt, muss einen Personalausweis, Reisepass, Führerschein oder sonstiges Dokument mit Lichtbild vorweisen, das von den nationalen Behörden ausgestellt oder anerkannt ist.

5.1. Prüft das Luftfahrtunternehmen bei direkter Annahme einer Sendung, ob die Sendung von einem reglementierten Beauftragten, bekannten Versender oder geschäftlichen Versender kommt, der gemäß den für die Luftfracht geltenden EU-Rechtsvorschriften validiert oder anerkannt und in der vom Luftfahrtunternehmen unterhaltenen Datenbank erfasst ist?

JA oder NEIN

Falls JA, Beschreibung des Verfahrens

5.2. Prüft das Luftfahrtunternehmen bei direkter Annahme einer Sendung, ob deren Bestimmungsort ein Flughafen in der EU/im EWR ist?

JA oder NEIN, Erläuterung

5.3. Falls JA: Unterzieht das Luftfahrtunternehmen sämtliche Fracht oder Post denselben Sicherheitskontrollen, wenn der Bestimmungsort ein Flughafen in der EU/im EWR ist?

JA oder NEIN

Falls JA, Beschreibung des Verfahrens

5.4. Prüft das Luftfahrtunternehmen bei direkter Annahme einer Sendung, ob diese als Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) einzustufen ist, einschließlich bei Sendungen, die auf anderem Wege als auf dem Luftweg befördert werden?

JA oder NEIN

Falls JA, wie?

Beschreibung des Verfahrens

5.5. Prüft das Luftfahrtunternehmen bei Annahme einer gesicherten Sendung, ob die Sendung vor unerlaubtem Zugriff und/oder Manipulation geschützt war?

JA oder NEIN

Falls JA, Beschreibung (Siegel, Schlösser usw.)

5.6. Wenn das Luftfahrtunternehmen den Transit von Luftfracht/Luftpost (Weiterbeförderung in demselben Luftfahrzeug) an diesem Ort akzeptiert, prüft es auf der Grundlage der vorliegenden Daten, ob weitere Sicherheitskontrollen anzuwenden sind oder nicht?

JA oder NEIN

Falls JA, wie wird dies ermittelt?

Falls NEIN, welche Kontrollen werden zur Gewährleistung der Sicherheit der in die EU/den EWR zu befördernden Fracht und Post angewendet?

5.7. Wenn das Luftfahrtunternehmen die Umladung von Luftfracht/Luftpost (Weiterbeförderung in einem anderen Luftfahrzeug) an diesem Ort akzeptiert, prüft es auf der Grundlage der vorliegenden Daten, ob weitere Sicherheitskontrollen anzuwenden sind oder nicht?

JA oder NEIN

Falls JA, wie wird dies ermittelt?

Falls NEIN, welche Kontrollen werden zur Gewährleistung der Sicherheit der in die EU/den EWR zu befördernden Fracht und Post angewendet?

5.8. Muss die Person, die dem Luftfahrtunternehmen die gesicherte Luftfracht übergibt, ein amtliches Ausweisdokument mit Lichtbild vorlegen?

JA oder NEIN

5.9. Schlussfolgerung: Sind die Annahmeverfahren ausreichend, um festzustellen, ob die Luftfracht oder Luftpost aus einer sicheren Lieferkette kommt oder eine Kontrolle erforderlich ist?

JA oder NEIN

Falls NEIN, Begründung

Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens

Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit

## TEIL 6

### Datenbank

Ziel: Wenn das ACC3 nicht verpflichtet ist, die in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost zu 100 % zu kontrollieren, muss das ACC3 gewährleisten, dass die Fracht oder Post von einem reglementierten Beauftragten, bekannten Versender oder geschäftlichen Versender eines reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit kommt.

Für die Überwachung des sicherheitsrelevanten Auditpfads muss das ACC3 eine Datenbank unterhalten, die die folgenden Angaben für jede Stelle oder Person enthält, von der es Fracht oder Post direkt annimmt:

- Status der beteiligten Stelle (reglementierter Beauftragter, bekannter Versender)
- Angaben zum Unternehmen, einschließlich der Geschäftsadresse,
- Art der Geschäftstätigkeit, ausgenommen sensible Geschäftsinformationen,
- Kontaktangaben, auch in Bezug auf die für die Sicherheit verantwortliche(n) Person(en),
- Nummer der Eintragung in das gesetzlich vorgesehene Register (falls zutreffend).

Bei der Annahme von Luftfracht/Luftpost hat das ACC3 in der Datenbank zu prüfen, ob die Stelle eingetragen ist. Ist die Stelle nicht in der Datenbank eingetragen, muss die von ihr übergebene Luftfracht oder Luftpost vor dem Verladen erneut kontrolliert werden.

Bezug: Nummern 6.8.4.1 und 6.8.4.3

6.1. Unterhält das Luftfahrtunternehmen eine Datenbank mit den oben genannten Angaben zu (soweit zutreffend)

- reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit
- bekannten Versendern mit EU-Validierung der Luftsicherheit
- geschäftlichen Versendern eines reglementierten Beauftragten (auf freiwilliger Basis)?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung der Datenbank	
Falls NEIN, Begründung	

6.2. Ist die Datenbank für das Personal, das Luftfracht und Luftpost annimmt, leicht zugänglich?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	

6.3. Wird die Datenbank regelmäßig aktualisiert, so dass sie zuverlässige Daten für das Personal enthält, das Luftfracht und Luftpost annimmt?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Erläuterung	

6.4. Schlussfolgerung: Unterhält das Luftfahrtunternehmen eine Datenbank, die die volle Transparenz in ihren Beziehungen zu Stellen gewährleistet, von denen es direkt (kontrollierte oder sicherheitskontrollierte) Fracht oder Post zur Beförderung in die EU/den EWR annimmt?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

## TEIL 7

### Kontrolle

Ziel: Wenn das ACC3 Fracht und Post von einer Stelle annimmt, die keiner EU-Validierung der Luftsicherheit unterzogen wurde, oder die Fracht ab dem Zeitpunkt, zu dem die Sicherheitskontrollen angewendet wurden, nicht vor unbefugten Eingriffen geschützt wurde, muss das ACC3 gewährleisten, dass diese Luftfracht oder Luftpost kontrolliert wird, bevor sie in ein Luftfahrzeug verladen wird. Das ACC3 muss ein Verfahren etabliert haben, mit dem sichergestellt wird, dass Luftfracht und Luftpost, die zwecks Transfer, Transit oder Entladen an einem Flughafen der Europäischen Union in die EU/den EWR befördert werden soll, mit den in EU-Rechtsvorschriften festgelegten Mitteln oder Methoden so kontrolliert werden, dass hinreichend gewährleistet ist, dass sie keine verbotenen Gegenstände enthält.

Kontrolliert das ACC3 Luftfracht oder Luftpost nicht selbst, muss es sicherstellen, dass die entsprechende Kontrolle gemäß den EU-Anforderungen durchgeführt wird. Die Kontrollverfahren müssen gegebenenfalls die Behandlung von Fracht und Post im Transfer/Transit einbeziehen.

Wird die Kontrolle von Luftfracht oder Luftpost von oder im Namen der zuständigen Behörde im Drittland durchgeführt, muss das ACC3, dem diese Luftfracht oder Luftpost von der betreffenden Stelle übergeben wird, dies in seinem Sicherheitsprogramm deklarieren und angeben, auf welche Weise eine angemessene Kontrolle gewährleistet wird.

Hinweis: Gemäß Nummer 6.8.3.2 haben die ACC3 zwar bis zum 30. Juni 2014 die Möglichkeit, zur Umsetzung der Bestimmungen von Nummer 6.8.3.1 mindestens ICAO-Standards anzuwenden, jedoch sind für EU-Validierungen der Luftsicherheit stets die Kontrollanforderungen der EU maßgebend, auch wenn die Validierung vor dem 1. Juli 2014 stattfindet.

Bezug: Nummern 6.8.3.1, 6.8.3.2, 6.8.3.3

7.1. Wird die Kontrolle vom Luftfahrtunternehmen oder in seinem Namen von einer Stelle durchgeführt, die vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfasst wird?

Falls JA, Angabe von Einzelheiten.

Gegebenenfalls Angaben zu den vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfassten Stellen:

- Name
- Anschrift am betreffenden Standort
- ggf. AEO-Status

Falls NEIN: Welche Stellen, die nicht vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfasst sind, führen Kontrollen von Luftfracht oder Luftpost durch, die von diesem Luftfahrtunternehmen in die EU/den EWR befördert wird?

Um welche Art von Stellen handelt es sich? (Bitte Einzelheiten angeben)

- privates Abfertigungsunternehmen
- behördlich reguliertes Unternehmen
- behördliche Kontrollstelle
- sonstige

7.2. Welche Kontrollmethoden werden für Luftfracht und Luftpost angewendet?

Einzelheiten, einschließlich zur Ausrüstung für die Kontrolle von Luftfracht und Luftpost (Hersteller, Typ, Softwareversion, Standard, Seriennummer usw.) für alle angewandten Methoden

7.3. Sind die verwendete Ausrüstung oder die verwendeten Methoden (z. B. Sprengstoffspürhunde) in der neuesten Liste mit Vorgaben der EU, ECAC oder TSA enthalten?

JA oder NEIN

Falls JA, Angabe von Einzelheiten

Falls NEIN: Einzelheiten zur Zulassung von Ausrüstung und Zulassungsdatum sowie Angaben bezüglich der Einhaltung der EU-Ausrüstungsstandards

7.4. Wird die Ausrüstung gemäß den Hersteller-CONOPS (Betriebsanleitung) verwendet und wird sie regelmäßig getestet und gewartet?

JA oder NEIN

Falls JA, Beschreibung des Verfahrens

7.5. Wird die Art der Sendung bei der Kontrolle berücksichtigt?

JA oder NEIN

Falls JA: Beschreibung, wie sichergestellt wird, dass die gewählte Kontrollmethode hinreichend gewährleistet, dass keine verbotenen Gegenstände in der Sendung versteckt sind

7.6. Gibt es ein Verfahren für die Klärung von Alarmen, die von der Kontrollausrüstung ausgelöst werden?

JA oder NEIN

Falls JA: Beschreibung des Verfahrens zur Klärung von Alarmen, mit dem nach vernünftigem Ermessen sichergestellt wird, dass keine verbotenen Gegenstände vorhanden sind

Falls NEIN: Was geschieht mit der Sendung?

7.7. Sind Sendungen von Kontrollen befreit?	
JA oder NEIN	
7.8. Gibt es Ausnahmen, die nicht der EU-Liste entsprechen?	
JA oder NEIN	
Falls JA, bitte darlegen	
7.9. Wird der Zugang zum Kontrollbereich überwacht, um sicherzustellen, dass nur zugelassenes und ausgebildetes Personal Zugang hat?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	
7.10. Ist ein Qualitätskontroll- und/oder Testverfahren etabliert?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	
7.11. Schlussfolgerung: Wird Luftfracht/Luftpost mit einem der Mittel oder einer der Methoden nach Nummer 6.2.1 des Beschlusses 2010/774/EU nach einem Standard kontrolliert, durch den hinreichend sichergestellt ist, dass sie keine verbotenen Gegenstände enthält?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

## TEIL 8

**Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM)**

Ziel: Sendungen, deren Ursprung die EU als Ursprung mit hohem Risiko eingestuft hat oder die an einem so eingestuften Ort umgeladen wurden oder die Anzeichen einer erheblichen Manipulation aufweisen, sind als Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) zu behandeln. Diese Sendungen müssen im Einklang mit besonderen Anweisungen kontrolliert werden. Ursprungsorte mit hohem Risiko und Anweisungen für die Kontrolle werden von der zuständigen Behörde in der EU/im EWR mitgeteilt, die das ACC3 benannt hat. Das ACC3 muss ein Verfahren etabliert haben, mit dem sichergestellt wird, dass HRCM-Sendungen, die in die EU/den EWR befördert werden sollen, identifiziert und geeigneten Kontrollen gemäß den EU-Rechtsvorschriften unterzogen werden.

Das ACC3 hat Verbindung mit der für die EU/EWR-Flughäfen, zu denen es Fracht befördert, zuständigen Behörde zu halten, damit es über die aktuellsten Informationen über Ursprungsorte mit hohem Risiko verfügt.

Das ACC3 hat dieselben Maßnahmen anzuwenden, unabhängig davon, ob es sich um Fracht und Post mit hohem Risiko handelt, die ihm von einem anderen Luftfahrtunternehmen oder auf anderem Beförderungsweg als auf dem Luftweg übergeben wird.

Bezug: Nummern 6.7 und 6.8.3.4

Hinweis: HRCM-Sendungen, die für die Beförderung in die EU/den EWR freigegeben wurden, erhalten den Sicherheitsstatus „SHR“ (Secure for high risk requirements), was bedeutet, dass sie für die Beförderung in Passagierflugzeugen, Nurfrachtflugzeugen und Nurpostflugzeugen gemäß den Anforderungen bezüglich hoher Risiken sicher sind.

8.1. Ist dem für die Sicherheitskontrollen verantwortlichen Personal des Luftfahrtunternehmens bekannt, welche Luftfracht und Luftpost als Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) zu behandeln ist?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	
8.2. Hat das Luftfahrtunternehmen Verfahren für die Identifizierung von Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) etabliert?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	



8.3. Wird Fracht und Post mit hohem Risiko HRCM-Kontrollverfahren gemäß den EU-Rechtsvorschriften unterzogen?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Angabe der angewendeten Verfahren	
8.4. Deklariert das Luftfahrtunternehmen nach Vornahme der Kontrolle den Sicherheitsstatus für SHR in den Begleitpapieren der Sendung?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung, wie der Sicherheitsstatus erteilt wird und in welchem Dokument	
8.5. Schlussfolgerung: Ist das vom Luftfahrtunternehmen etablierte Verfahren relevant und ausreichend, um zu gewährleisten, dass sämtliche Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) vor dem Verladen sachgemäß behandelt wurde?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung:	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Anmerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

## TEIL 9

**Schutz**

Ziel: Das ACC3 muss Verfahren etabliert haben, die gewährleisten, dass in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost vor einem unbefugten Eingriff geschützt ist von dem Zeitpunkt an, zu dem eine Kontrolle oder andere Sicherheitskontrollen angewendet wurden oder von dem Zeitpunkt an, zu dem sie einer Kontrolle oder Sicherheitskontrollen unterzogen wurde, bis zum Zeitpunkt des Verladens.

Der Schutz kann auf unterschiedliche Weise gewährleistet werden, z. B. mit physischen Mitteln (Barrieren, abgeschlossene Räume usw.), personellen Mitteln (Patrouillen, geschultes Personal usw.) und technischen Mitteln (Videoüberwachung, Einbruch-Alarmanlagen usw.).

In die EU/den EWR zu befördernde gesicherte Luftfracht oder Luftpost sollte von nicht gesicherter Luftfracht oder Luftpost getrennt werden.

Bezug: Nummer 6.8.3

9.1. Wird der Schutz gesicherter Luftfracht und Luftpost von dem Luftfahrtunternehmen oder von einer in seinem Namen tätigen Stelle, die vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfasst ist, gewährleistet?	
Falls JA, Angabe von Einzelheiten	
Falls NEIN: Welche Stellen, die nicht vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfasst sind, führen Schutzmaßnahmen für gesicherte Luftfracht oder Luftpost durch, die von diesem Luftfahrtunternehmen in die EU/den EWR befördert wird?	
Um welche Art von Stellen handelt es sich? (Bitte Einzelheiten angeben)	
— privates Abfertigungsunternehmen	
— behördlich reguliertes Unternehmen	
— behördliche Kontrollstelle	
— sonstige	
9.2. Sind Sicherheitskontrollen und Schutzmaßnahmen eingerichtet, mit denen Manipulationen während der Kontrolle verhindert werden?	
JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	
9.3. Sind Verfahren etabliert, mit denen gewährleistet wird, dass in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost, die Sicherheitskontrollen unterzogen wurde, von dem Zeitpunkt an, zu dem sie gesichert wurde, bis zum Zeitpunkt der Verladung vor unbefugten Eingriffen geschützt ist?	
JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung, wie der Schutz erfolgt	
Falls NEIN, Begründung	

9.4. Schlussfolgerung: Ist der Schutz von Sendungen ausreichend robust, um unrechtmäßige Eingriffe zu verhindern?	
JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung:	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Anmerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

## TEIL 10

**Begleitunterlagen**

Ziel: Das ACC3 muss sicherstellen, dass

1. der Sicherheitsstatus der Sendung in den Begleitunterlagen entweder in Form eines Luftfrachtbriefs, gleichwertiger postalischer Unterlagen oder in einer gesonderten Erklärung elektronisch oder schriftlich angegeben ist und
2. seine eindeutige alphanumerische Kennung in den Begleitunterlagen der beförderten Sendungen (elektronisch oder schriftlich) angegeben ist.

Bezug: Nummern 6.3.2.6 Buchstabe d, 6.8.3.4 und 6.8.3.5

Hinweis: Folgende Sicherheitsstatusangaben können gemacht werden:

- „SPX“, d. h. sicher für Passagierflugzeuge, Nurfrachtflugzeuge, Nurpostflugzeuge, oder
- „SCO“, d. h. sicher ausschließlich für Nurfrachtflugzeuge und Nurpostflugzeuge, oder
- „SHR“, d. h. sicher für Passagierflugzeuge, Nurfrachtflugzeuge und Nurpostflugzeuge gemäß den Anforderungen für hohe Risiken.

In Ermangelung eines reglementierten Beauftragten kann das ACC3 oder ein Luftfahrtunternehmen, das von einem von der ACC3-Regelung ausgenommenen Drittstaat ankommt, die Sicherheitsstatuserklärung abgeben.

10.1. Sind den Sendungen die erforderlichen Unterlagen beigelegt, mit denen vorangegangene und derzeitige Sicherheitskontrollen bestätigt werden?

JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung des Inhalts der Unterlagen	
Falls NEIN: Erläuterung, warum und wie das Luftfahrtunternehmen die Luftfracht oder Luftpost beim Verladen in das Luftfahrzeug als ‚sicher‘ behandelt.	

10.2. Enthalten die Unterlagen die eindeutige alphanumerische ACC3-Kennung des Luftfahrtunternehmens?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	

10.3. Enthalten die Unterlagen Angaben zum Sicherheitsstatus der Fracht und dazu, wie dieser Status erreicht wurde?

JA oder NEIN	
--------------	--

10.4. Schlussfolgerung: Ist das Dokumentationsverfahren ausreichend, um zu gewährleisten, dass Fracht oder Post mit ordnungsgemäßen Begleitunterlagen versehen sind, in denen der Sicherheitsstatus korrekt angegeben ist?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	
Anmerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

## TEIL 11

**Einhaltung der Bestimmungen**

Ziel: Nach Bewertung der voranstehenden zehn Teile dieser Prüfliste hat der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit die Schlussfolgerung zu ziehen, ob seine Überprüfung vor Ort dem Inhalt des Teils des Sicherheitsprogramms des Luftfahrtunternehmens entspricht, in dem die Maßnahmen für in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost beschrieben sind, und ob die in dieser Prüfliste genannten Ziele durch die Sicherheitskontrollen in ausreichendem Maße erreicht werden.

Für die Schlussfolgerungen sind im Wesentlichen vier Fälle zu unterscheiden:

1. Das Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens entspricht der Anlage 6-G des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 und die Prüfung vor Ort bestätigt die Einhaltung des Ziels der Prüfliste.
2. Das Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens entspricht der Anlage 6-G des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010, aber die Prüfung vor Ort bestätigt nicht die Einhaltung des Ziels der Prüfliste.
3. Das Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens entspricht nicht der Anlage 6-G des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010, aber die Prüfung vor Ort bestätigt die Einhaltung des Ziels der Prüfliste.
4. Das Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens entspricht nicht der Anlage 6-G des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 und die Prüfung vor Ort bestätigt nicht die Einhaltung des Ziels der Prüfliste.

11.1. Allgemeine Schlussfolgerung: Angabe des Falls, der am ehesten der validierten Situation entspricht

1, 2, 3 oder 4	
Anmerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	
Bemerkungen des Luftfahrtunternehmens	

Name des Validierungsprüfers:

Datum:

Unterschrift:

## ANHANG

**Liste der besuchten und befragten personen und stellen**

Bitte geben sie den Namen der Stelle, den Namen der Kontaktperson und das Datum des Besuchs oder der Befragung an.

(1) Mitgliedstaaten der Europäischen Union: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn, Vereinigtes Königreich, Zypern.

(2) ABl. L 220 vom 26.8.2011, S. 9. Nummer 6.8.1.1 der Verordnung (EU) Nr. 185/2010: Jedes Luftfahrtunternehmen, das Fracht oder Post von einem Flughafen in einem nicht in Anlage 6-F aufgeführten Drittstaat zwecks Transfer, Transit oder Entladen an einem unter die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 fallenden Flughafen befördert, wird als ACC3 benannt (Unternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittstaaten-Flughafen in die Union befördert).

(3) Ausgenommen die Beförderung von Luftfracht oder Luftpost ab einer kleinen Zahl von Ländern, die von der ACC3-Regelung ausgenommen sind.

(4) Luftfracht/Luftpost/Luftfahrzeuge in die EU/den EWR in dieser Prüfliste entspricht Luftfracht/Luftpost/Luftfahrzeugen mit Ziel in der EU, Island, Norwegen und der Schweiz.“

D. Anlage 6-F erhält folgende Fassung:

**„ANLAGE 6-F**

FRACHT UND POST

6-Fi

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

6-Fii

DRITTLÄNDER SOWIE ÜBERSEEISCHE LÄNDER UND GEBIETE MIT BESONDEREN BEZIEHUNGEN ZUR EUROPÄISCHEN UNION GEMÄß DEM VERTRAG ÜBER DIE ARBEITSWEISE DER EUROPÄISCHEN UNION, AUF DIE DAS KAPITEL „VERKEHR“ DES VERTRAGS KEINE ANWENDUNG FINDET, FÜR DIE KEINE ACC3-BENENNUNG ERFORDERLICH IST

Drittländer sowie Länder und Gebiete mit besonderen Beziehungen zur Europäischen Union gemäß dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union oder des Vertrags über die Europäische Union, für die keine ACC3-Benennung erforderlich ist, sind in einem gesonderten Beschluss der Kommission aufgeführt.

6-Fiii

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

E. Folgende Anlage wird nach Anlage 6-H eingefügt:

**„ANLAGE 6-H1**

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG — ACC3 MIT EU-VALIDIERUNG DER LUFTSICHERHEIT

Im Namen von [Name des Luftfahrtunternehmens] nehme ich Folgendes zur Kenntnis:

In diesem Bericht wird das auf den Luftfrachtverkehr in die EU/den EWR <sup>(1)</sup> angewendete Sicherheitsniveau hinsichtlich der in der Prüfliste aufgeführten oder dort in Bezug genommenen Sicherheitsstandards festgelegt <sup>(2)</sup>.

[Name des Luftfahrtunternehmens] kann erst als „Unternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittstaatsflughafen in die Union befördert (ACC3)“ benannt werden, nachdem der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats der Europäischen Union oder Islands, Norwegens oder der Schweiz zu diesem Zweck ein EU-Validierungsbericht vorgelegt und von der zuständigen Behörde akzeptiert wurde und die Angaben zum ACC3 in die EU-Datenbank für reglementierte Beauftragte und bekannte Versender eingetragen wurden.

Wird in dem Bericht eine Nichteinhaltung bei den Sicherheitsmaßnahmen festgestellt, auf die er sich bezieht, kann dies zur Rücknahme der Benennung von [Name des Luftfahrtunternehmens] als ACC3 führen, die für diesen Flughafen bereits erteilt wurde, was eine Beförderung von Luftfracht oder Luftpost in die EU/den EWR durch [Name des Luftfahrtunternehmens] für diesen Flughafen ausschließt.

Der Bericht ist für fünf Jahre gültig und läuft spätestens am ab. \_\_\_\_\_

Im Namen von [Name des Luftfahrtunternehmens] erkläre ich hiermit:

- [Name des Luftfahrtunternehmens] wird geeignete Folgemaßnahmen zur Überwachung der im Bericht bestätigten Standards akzeptieren.
- Alle Änderungen des Betriebs von [Name des Luftfahrtunternehmens], die keine vollständige Neuvalidierung erfordern, werden im Originalbericht durch Hinzufügung entsprechender Informationen vermerkt, wobei die bisherigen Informationen sichtbar bleiben. Dabei kann es sich um folgende Änderungen handeln:

1. Die Gesamtverantwortung für die Sicherheit wird einer anderen als der in Nummer 1.7 der Anlage 6-C3 der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 genannten Person übertragen;
2. sonstige Änderungen in der Betriebsstätte oder bei den Verfahren, die voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Sicherheit haben;

- [Name des Luftfahrtunternehmens] wird die Behörde, die sie als ACC3 benannt hat, informieren, wenn [Name des Luftfahrtunternehmens] die Tätigkeit einstellt, keine Luftfracht/Luftpost mehr befördert oder die in diesem Bericht validierten Anforderungen nicht mehr erfüllen kann.
- [Name des Luftfahrtunternehmens] wird das Sicherheitsniveau, das in diesem Bericht als konform mit den in der Prüfliste dargelegten Zielen bestätigt wurde, bis zur nachfolgenden Validierung der Tätigkeiten von [Name des Luftfahrtunternehmens] aufrechterhalten und gegebenenfalls zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen einführen und anwenden, die für die Benennung als ACC3 erforderlich sind, falls Sicherheitsstandards als unzureichend erkannt wurden.

Im Namen von [Name des Luftfahrtunternehmens] übernehme ich die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Name:

Funktion im Unternehmen:

Datum:

Unterschrift:

- (<sup>1</sup>) Flughäfen in Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, den Niederlanden, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, der Tschechischen Republik, Ungarn, dem Vereinigten Königreich und Zypern sowie Island, Norwegen und der Schweiz.
- (<sup>2</sup>) Verordnung (EU) Nr. 185/2010. Geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 859/2011.“

- F. In Nummer 8.1.3.2 Buchstabe b wird „unabhängiger Validierer“ ersetzt durch „EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit“.
- G. In Kapitel 11 wird Nummer 11.0.5 gestrichen.
- H. In Kapitel 11 erhalten die Abschnitte 11.5 und 11.6 folgende Fassung:

„11.5. QUALIFIKATION VON AUSBILDERN

- 11.5.1. Die zuständige Behörde führt Listen zertifizierter Ausbilder, die den Anforderungen gemäß 11.5.2 oder 11.5.3 entsprechen, oder hat Zugriff auf diese Listen.
- 11.5.2. Ausbilder müssen eine Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß Nummer 11.1.3 erfolgreich absolviert haben und die einschlägigen Qualifikationen oder Kenntnisse nachweisen.
- 11.5.3. Ausbilder, die eingestellt wurden oder in dieser Verordnung genannte Schulungen durchgeführt haben, bevor die Verordnung in Kraft getreten ist, müssen der zuständigen Behörde zumindest nachweisen, dass sie
- a) über die in Nummer 11.5.5 genannten Kenntnisse und Kompetenzen verfügen und
  - b) nur Schulungen durchführen, die von der zuständigen Behörde gemäß Nummer 11.2.1.3 genehmigt wurden.
- 11.5.4. Voraussetzung für eine Zertifizierung als Ausbilder mit Qualifikation für Schulungen gemäß den Nummern 11.2.3.1 bis 11.2.3.5 sowie 11.2.4 und 11.2.5 sind Kenntnisse des Arbeitsumfeldes in dem relevanten Bereich der Luftsicherheit sowie Qualifikationen und Kompetenzen in folgenden Bereichen:
- a) Schulungstechniken und
  - b) zu vermittelnde Elemente der Sicherheit.
- 11.5.5. Die zuständige Behörde übernimmt entweder selbst die Schulung von Ausbildern oder genehmigt und führt eine Liste geeigneter Sicherheitskursen. Die zuständige Behörde stellt sicher, dass Ausbilder regelmäßig Schulungen oder Informationen zu Entwicklungen in den relevanten Bereichen erhalten.

- 11.5.6. Stellt die zuständige Behörde fest, dass die Schulung durch einen qualifizierten Ausbilder nicht mehr zu den einschlägigen Kompetenzen führt, entzieht sie entweder die Genehmigung für die Schulung oder stellt je nach Sachlage sicher, dass der betreffende Ausbilder suspendiert oder von der Liste der qualifizierten Ausbilder gestrichen wird.
- 11.6. DIE EU-VALIDIERUNG DER LUFTSICHERHEIT
- 11.6.1. Die EU-Validierung der Luftsicherheit ist ein standardisiertes, dokumentiertes, unparteiisches und objektives Verfahren zur Erlangung und Bewertung von Nachweisen, mit denen ermittelt wird, bis zu welchem Grad die validierte Stelle die Anforderungen erfüllt, die durch die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihre Durchführungsbestimmungen vorgegeben sind.
- 11.6.2. Die EU-Validierung der Luftsicherheit
- a) kann erforderlich sein, um einen rechtlichen Status nach der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihren Durchführungsbestimmungen zu erlangen oder aufrechtzuerhalten;
  - b) kann im Einklang mit diesem Kapitel von einer zuständigen Behörde oder einem als EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit zugelassenen Validierungsprüfer oder einem als gleichwertig anerkannten Validierungsprüfer durchgeführt werden;
  - c) beurteilt Sicherheitsmaßnahmen, die unter der Verantwortung der validierten Stelle angewendet werden, oder Teile davon, für die die Stelle die Validierung anstrebt. Sie umfasst mindestens
    - (1) eine Bewertung der sicherheitsrelevanten Dokumentation, einschließlich des Sicherheitsprogramms der validierten Stelle oder dessen Äquivalent, und
    - (2) eine Überprüfung der Umsetzung der Luftsicherheitsmaßnahmen bezüglich des relevanten Betriebs der validierten Stelle, was eine Überprüfung vor Ort einschließt, sofern nichts anderes angegeben ist.
  - d) wird von allen Mitgliedstaaten anerkannt.
- 11.6.3. Zulassungsanforderungen für EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit
- 11.6.3.1. Die Mitgliedstaaten lassen EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit auf der Grundlage der Konformitätsbewertungskapazität zu, die Folgendes umfasst:
- a) Unabhängigkeit von der geprüften Branche, sofern nichts anderes angegeben ist.
  - b) Entsprechende Kompetenz des Personals im zu validierenden Bereich der Sicherheit sowie Methoden zur Aufrechterhaltung dieser Kompetenz auf dem in 11.6.3.5 genannten Niveau.
  - c) Funktionalität und Eignung von Validierungsverfahren.
- 11.6.3.2. Gegebenenfalls werden bei der Zulassung Akkreditierungszertifikate bezüglich der relevanten harmonisierten Normen berücksichtigt, namentlich EN-ISO/IEC 17020, statt dass eine Neubewertung der Kapazität zur Konformitätsbewertung vorgenommen wird.
- 11.6.3.3. EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit kann eine natürliche oder juristische Person sein.
- 11.6.3.4. Die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> eingerichtete nationale Akkreditierungsstelle kann befugt werden, die Kapazität zur Konformitätsbewertung juristischer Personen hinsichtlich der Durchführung der EU-Validierung der Luftsicherheit zu akkreditieren, Verwaltungsmaßnahmen in diesem Zusammenhang zu erlassen und Tätigkeiten zur EU-Validierung der Luftsicherheit zu überwachen.
- 11.6.3.5. Jede natürliche Person, die die EU-Validierung der Luftsicherheit durchführt, muss über eine angemessene Kompetenz und einen geeigneten Hintergrund verfügen und
- a) einer Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß Nummer 11.1.3 unterzogen worden sein, die mindestens alle fünf Jahre wiederholt wird;
  - b) die EU-Validierung der Luftsicherheit unparteiisch und objektiv durchführen, sich der Bedeutung der Unabhängigkeit im Klaren sein und Methoden zur Vermeidung von Interessenkonflikten in Bezug auf die validierte Stelle anwenden;

- c) über ausreichende theoretische Kenntnisse und praktische Erfahrung im Bereich der Qualitätskontrolle sowie die jeweiligen Fähigkeiten und persönlichen Eigenschaften zur Sammlung, Aufzeichnung und Bewertung der Feststellungen auf der Grundlage einer Prüfliste verfügen. Insbesondere in Bezug auf
1. die Grundsätze, Verfahren und Techniken für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften,
  2. Faktoren, die sich auf die menschliche Leistungsfähigkeit und Aufsicht auswirken,
  3. Rolle und Befugnisse des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit, auch hinsichtlich der Behandlung von Interessenkonflikten;
- d) entsprechende Kompetenz aufgrund der Schulung und/oder einer Mindestberufserfahrung bezüglich folgender Bereiche nachweisen:
1. allgemeine Grundsätze der Luftsicherheit der Union und der ICAO-Standards zur Luftsicherheit;
  2. spezifische Standards im Zusammenhang mit der validierten Tätigkeit und wie sie auf den Betrieb anzuwenden sind;
  3. für den Validierungsprozess relevante Sicherheitstechnologien und -verfahren;
- e) Wiederholungsschulungen absolvieren, deren Häufigkeit gewährleistet, dass vorhandene Kompetenzen aufrechterhalten und neue Kompetenzen erworben werden, um Entwicklungen auf dem Gebiet der Luftsicherheit Rechnung zu tragen.
- 11.6.3.6. Die zuständige Behörde übernimmt entweder selbst die Schulung von EU-Validierungsprüfern für die Luftsicherheit oder genehmigt und führt eine Liste geeigneter Sicherheitsschulungskurse.
- 11.6.3.7. Die Mitgliedstaaten können die Zulassung eines EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit auf Validierungstätigkeiten beschränken, die ausschließlich im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats im Namen der zuständigen nationalen Behörde durchgeführt werden. In solchen Fällen finden die Anforderungen von Nummer 11.6.4.2 keine Anwendung.
- 11.6.3.8. Die Zulassung eines EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit ist für höchstens fünf Jahre gültig.
- 11.6.4. Anerkennung und Entzug der Anerkennung von EU-Validierungsprüfern für die Luftsicherheit
- 11.6.4.1. Ein EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit gilt erst als zugelassen, wenn die ihn betreffenden Angaben in der „Datenbank der Union für reglementierte Beauftragte und bekannte Versender“ eingetragen sind. Dem EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit ist ein Nachweis seines Status durch die zuständige Behörde oder in ihrem Namen auszustellen. Für den Zeitraum, in dem die Datenbank der Union für reglementierte Beauftragte und bekannte Versender keine Daten über EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit aufnehmen kann, übermittelt die betreffende zuständige Behörde die erforderlichen Angaben zu dem EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit der Kommission, die sie ihrerseits allen Mitgliedstaaten zugänglich macht.
- 11.6.4.2. Zugelassene EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit werden von allen Mitgliedstaaten anerkannt.
- 11.6.4.3. Erfüllt ein EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit die in Nummer 11.6.3.1 oder Nummer 11.6.3.5 genannten Anforderungen nicht mehr, entziehen die zuständigen Behörden, die die Zulassung erteilt haben, die Zulassung und streichen den Validierungsprüfer aus der ‚Datenbank der Union für reglementierte Beauftragte und bekannte Versender‘.
- 11.6.4.4. Branchenverbände und unter ihrer Verantwortung stehende Stellen, die Qualitätssicherungsprogramme durchführen, können als EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit zugelassen werden, sofern gleichwertige Maßnahmen dieser Programme eine unparteiische und objektive Validierung gewährleisten. Die Anerkennung erfolgt in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden von mindestens zwei Mitgliedstaaten.
- 11.6.4.5. Die Kommission kann Validierungstätigkeiten von Behörden oder Validierungsprüfern für die Luftsicherheit anerkennen, die der Rechtshoheit eines Drittlands oder einer internationalen Organisation unterliegen und von diesem Drittland oder dieser Organisation anerkannt sind, wenn das Drittland oder die Organisation deren Gleichwertigkeit mit der EU-Validierung der Luftsicherheit bestätigen kann. Ein entsprechendes Verzeichnis ist in Anlage 6Fiii zu führen.

- 11.6.5. Bericht über die EU-Validierung der Luftsicherheit („Validierungsbericht“)
- 11.6.5.1. Im Validierungsbericht ist die EU-Validierung der Luftsicherheit zu dokumentieren; er muss mindestens Folgendes enthalten:
- a) eine ausgefüllte, vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit unterzeichnete Prüfliste, ggf. mit Bemerkungen der validierten Stelle mit den nötigen Einzelheiten,
  - b) eine von der geprüften Stelle unterzeichnete Verpflichtungserklärung und
  - c) eine von der Person, die die EU-Validierung der Luftsicherheit vornimmt, unterzeichnete Erklärung der Unabhängigkeit in Bezug auf die validierte Stelle.
- 11.6.5.2. Der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit stellt das Niveau der Erreichung der in der Prüfliste enthaltenen Ziele fest und dokumentiert die Feststellungen in dem entsprechenden Teil der Prüfliste.
- 11.6.5.3. In einer Verpflichtungserklärung hat sich die validierte Stelle zu verpflichten, die Tätigkeiten unter Anwendung der erfolgreich validierten betrieblichen Standards fortzusetzen.
- 11.6.5.4. Die validierte Stelle kann ihre Zustimmung oder Ablehnung des im Validierungsbericht festgestellten Niveaus der Zielerreichung erklären. Eine solche Erklärung wird Bestandteil des Validierungsberichts.
- 11.6.5.5. Die Paginierung, das Datum der EU-Validierung der Luftsicherheit und die Paraphen des Validierungsprüfers und der validierten Stelle auf jeder Seite weisen die Integrität des Validierungsberichts dar.
- 11.6.5.6. Standardmäßig ist der Bericht in englischer Sprache abzufassen und innerhalb eines Monats nach der Prüfung vor Ort ggf. der zuständigen Behörde sowie der validierten Stelle zu übermitteln.
- 11.7. GEGENSEITIGE ANERKENNUNG DER SCHULUNG
- 11.7.1. Qualifikationen, die eine Person in einem Mitgliedstaat erworben hat, um die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu erfüllen, werden in anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

#### ANLAGE 11-A

##### ERKLÄRUNG DER UNABHÄNGIGKEIT — EU-VALIDIERUNGSPRÜFER FÜR DIE LUFTSICHERHEIT

- a) Ich bestätige, dass ich das Niveau der Einhaltung der Vorschriften durch die validierte Stelle in unparteiischer und objektiver Weise ermittelt habe.
- b) Ich bestätige, dass ich derzeit und in den beiden vorangegangenen Jahren kein Beschäftigter der validierten Stelle bin bzw. war.
- c) Ich bestätige, dass ich kein wirtschaftliches oder sonstiges unmittelbares oder mittelbares Interesse am Ergebnis der Validierungstätigkeit, an der validierten Stelle oder an mit ihr verbundenen Unternehmen/Stellen habe.
- d) Ich bestätige, dass ich derzeit und in den vorangegangenen 12 Monaten keine Geschäftsbeziehungen mit der validierten Stelle in Bereichen, die mit der Luftsicherheit in Zusammenhang stehen, wie Schulung und Beratung, über die Validierung hinaus habe bzw. hatte.
- e) Ich bestätige, dass der Bericht über die EU-Validierung der Luftsicherheit auf einer gründlichen, auf ermittelten Tatsachen gegründeten Bewertung der einschlägigen Sicherheitsdokumentation, einschließlich des Sicherheitsprogramms der validierten Stelle oder eines gleichwertigen Dokuments, und Prüfungstätigkeiten vor Ort beruht.
- f) Ich bestätige, dass der Bericht über die EU-Validierung der Luftsicherheit auf einer Bewertung aller sicherheitsrelevanten Bereiche beruht, zu denen der Validierungsprüfer auf der Grundlage der einschlägigen EU-Prüfliste Stellung zu nehmen hat.
- g) Ich bestätige, dass ich bei der Validierung mehrerer Stellen in einer gemeinsamen Aktion eine Methodik angewandt habe, die die Erstellung getrennter Berichte über die EU-Validierung der Luftsicherheit für jede validierte Stelle ermöglicht und die Objektivität und Unparteilichkeit der Tatsachenermittlung und Bewertung gewährleistet.



h) Ich bestätige, dass ich keinerlei finanziellen oder sonstigen Vorteile angenommen habe, ausgenommen ein angemessenes Entgelt für die Validierung und eine Erstattung der Reise- und Aufenthaltskosten.

Ich übernehme die volle Verantwortung für den Bericht über die EU-Validierung der Luftsicherheit.

Name der natürlichen Person, die die Validierung vorgenommen hat:

Name des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit:

Datum:

Unterschrift:

(<sup>1</sup>) ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.“

---