

# Amtsblatt der Europäischen Union

# L 122



Ausgabe  
in deutscher Sprache

## Rechtsvorschriften

60. Jahrgang

13. Mai 2017

Inhalt

### II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

#### VERORDNUNGEN

- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2017/815 der Kommission vom 12. Mai 2017 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 hinsichtlich der Präzisierung, Harmonisierung und Vereinfachung bestimmter spezifischer Luftsicherheitsmaßnahmen <sup>(1)</sup>** ..... 1
- Durchführungsverordnung (EU) 2017/816 der Kommission vom 12. Mai 2017 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise ..... 69

#### BESCHLÜSSE

- ★ **Beschluss (EU) 2017/817 des Rates vom 11. Mai 2017 zur Festlegung des im Namen der Europäischen Union in der Welthandelsorganisation zur Änderung des Anhangs 3 Buchstabe C Ziffer ii des WTO-Übereinkommens bezüglich der festgesetzten Häufigkeit der WTO-Überprüfung der Handelspolitik und zur Änderung der Verfahrensregeln des Organs zur Überprüfung der Handelspolitik zu vertretenden Standpunkts** ..... 71
- ★ **Durchführungsbeschluss (EU) 2017/818 des Rates vom 11. Mai 2017 mit einer Empfehlung zur Verlängerung zeitlich befristeter Kontrollen an den Binnengrenzen unter außergewöhnlichen Umständen, die das Funktionieren des Schengen-Raums insgesamt gefährden** ..... 73
- ★ **Durchführungsbeschluss (EU) 2017/819 der Kommission vom 12. Mai 2017 zur Änderung des Anhangs des Durchführungsbeschlusses (EU) 2017/247 betreffend Maßnahmen zum Schutz vor Ausbrüchen der hochpathogenen Aviären Influenza in bestimmten Mitgliedstaaten (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2017) 3331)<sup>(1)</sup>** ..... 76

#### EMPFEHLUNGEN

- ★ **Empfehlung (EU) 2017/820 der Kommission vom 12. Mai 2017 zu verhältnismäßigen Polizeikontrollen und zur polizeilichen Zusammenarbeit im Schengen-Raum** ..... 79

<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR.

# DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.



## II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

## VERORDNUNGEN

## DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2017/815 DER KOMMISSION

vom 12. Mai 2017

zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 hinsichtlich der Präzisierung, Harmonisierung und Vereinfachung bestimmter spezifischer Luftsicherheitsmaßnahmen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Erfahrungen bei der Umsetzung der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission <sup>(2)</sup> haben gezeigt, dass die Durchführungsbestimmungen zu einigen gemeinsamen Grundstandards geringfügig geändert werden müssen. Die im Anhang vorgeschlagenen Änderungen enthalten keine neuen grundlegenden Anforderungen, sondern erleichtern die praktische Durchführung der EU-Luftsicherheitsmaßnahmen; sie basieren auf den Beiträgen der Mitgliedstaaten und der Interessenträger im Bereich Luftsicherheit.
- (2) Bestimmte spezifische Luftsicherheitsmaßnahmen sollten präzisiert, harmonisiert oder vereinfacht werden, um für größere Rechtsklarheit, die einheitliche Auslegung der Rechtsvorschriften und die weitere Gewährleistung einer optimalen Anwendung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit zu sorgen.
- (3) Die Änderungen betreffen die Durchführung einer begrenzten Zahl von Maßnahmen in Bezug auf Flughafensicherheit, Luftfahrzeugsicherheit, Kontrolle von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen, aufgegebenes Gepäck, Fracht und Post, Bordvorräte, die Einstellung und Schulung von Personal sowie Sicherheitsausrüstung.
- (4) Gemäß der Empfehlung im State Letter 16/85 der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) sollte es reglementierten Beauftragten nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung untersagt werden, weitere geschäftliche Versender zu benennen. Bevor sie spätestens am 30. Juni 2021 ihren Status verlieren, sollten vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung benannte geschäftliche Versender die Wahl haben, reglementierte Beauftragte oder bekannte Versender zu werden.
- (5) Die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (6) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt —

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

<sup>(2)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission vom 5. November 2015 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit (ABl. L 299 vom 14.11.2015, S. 1).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Der Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

*Artikel 2*

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

Sie gilt ab dem 1. Juni 2017.

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

Brüssel, den 12. Mai 2017

*Für die Kommission*  
*Der Präsident*  
Jean-Claude JUNCKER

\_\_\_\_\_

## ANHANG

Der Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 wird wie folgt geändert:

(1) Nummer 1.0.3 erhält folgende Fassung:

„1.0.3 Die jeweils zuständige Behörde kann unbeschadet der in Teil K des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 272/2009 der Kommission (\*) festgelegten Kriterien für Abweichungen an Tagen, an denen sich jederzeit jeweils nur ein Luftfahrzeug zum Be- oder Entladen sowie Ein- und Aussteigen im sensiblen Teil des Sicherheitsbereichs oder auf einem nicht in den Geltungsbereich der Nummer 1.1.3 fallenden Flughafen befindet, besondere Sicherheitsverfahren oder Ausnahmen für den Schutz und die Sicherheit luftseitiger Bereiche von Flughäfen erlauben.

(\*) Verordnung (EG) Nr. 272/2009 der Kommission vom 2. April 2009 zur Ergänzung der im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegten gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit der Zivilluftfahrt (ABl. L 91 vom 3.4.2009, S. 7).“;

(2) Nummer 1.1.3.1 erhält folgende Fassung:

„1.1.3.1 Sensible Teile sind auf Flughäfen einzurichten, auf denen mehr als 60 Personen über Flughafenausweise verfügen, mit denen Zutritt zu Sicherheitsbereichen gewährt wird.“;

(3) unter Nummer 1.2.6.2 wird Absatz 2 gestrichen;

(4) Nummer 1.2.6.3 erhält folgende Fassung:

„1.2.6.3 Ein elektronischer Fahrzeugausweis muss entweder

- a) derart am Fahrzeug befestigt sein, dass seine Nichtübertragbarkeit gewährleistet ist, oder
- b) über eine sichere Fahrzeugregisterdatenbank an den registrierten Fahrzeugnutzer gebunden sein.

Auf elektronischen Fahrzeugausweisen müssen weder die Bereiche, zu denen das Fahrzeug zufahrtsberechtigt ist, noch das Ablaufdatum angegeben werden, sofern diese Informationen elektronisch lesbar sind und überprüft werden, bevor die Zufahrt zu Sicherheitsbereichen gewährt wird. Elektronische Fahrzeugausweise müssen in Sicherheitsbereichen auch elektronisch lesbar sein.“;

(5) Nummer 1.3.1.8 erhält folgende Fassung:

„1.3.1.8 Für betriebliche Zwecke eingesetzte Tiere, die von einer Person mit gültigem Flughafenausweis geführt werden, sind einer Sichtkontrolle zu unterziehen, bevor ihnen Zugang zu Sicherheitsbereichen gewährt wird.“;

(6) die folgende Nummer 1.3.1.9 wird angefügt:

„1.3.1.9 Daneben unterliegt die Kontrolle von anderen Personen als Fluggästen sowie von mitgeführten Gegenständen den zusätzlichen Bestimmungen des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission.“;

(7) Nummer 1.6.4 erhält folgende Fassung:

„1.6.4 Die Überprüfung hat zu erfolgen, bevor der Person die Mitnahme der betreffenden Gegenstände in Sicherheitsbereiche erlaubt wird, und bei Aufforderung durch Personen, die Überwachungsaufgaben oder Streifengänge nach Nummer 1.5.1 Buchstabe c durchführen.“;

(8) Nummer 3.0.6 erhält folgende Fassung:

„3.0.6 Die Liste der verbotenen Gegenstände bei Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchungen des Innenraums des Luftfahrzeugs ist identisch mit der Liste in Anlage 1-A. Montierte Spreng- und Brandsätze gelten bei Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchungen der Außenbereiche des Luftfahrzeugs als verbotene Gegenstände.“;

(9) die folgenden Nummern 3.0.7 und 3.0.8 werden angefügt:

„3.0.7 Im Sinne dieses Kapitels gelten als „Servicepanels und Serviceklappen des Luftfahrzeugs“ von außen zu öffnende Zugangspunkte und Serviceabteile, die von außen zu bedienende Griffe oder von außen zu öffnende Abdeckungen (Clip-down Panels) aufweisen und die regelmäßig für die Bodenabfertigung des Luftfahrzeugs verwendet werden.

3.0.8 Bezugnahmen auf Drittländer in diesem Kapitel und im Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission umfassen auch andere Länder und Gebiete, auf die gemäß Artikel 355 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union der Titel VI im Dritten Teil dieses Vertrags keine Anwendung findet.“;

(10) Nummer 4.1.3.1 erhält folgende Fassung:

„4.1.3.1 Von Fluggästen mitgeführte Flüssigkeiten, Aerosole und Gele (LAG) können in folgenden Fällen von der Kontrolle mit LEDS-Geräten beim Betreten eines Sicherheitsbereichs ausgenommen werden:

- a) wenn die LAG sich in Einzelbehältnissen mit einem Fassungsvermögen von nicht mehr als 100 Millilitern oder gleichwertigem Volumen in einem durchsichtigen, wieder verschließbaren Plastikbeutel mit einem Fassungsvermögen von nicht mehr als 1 Liter befinden, wobei der Beutelinhalt bequem in den vollständig geschlossenen Plastikbeutel passen muss;
- b) wenn die LAG bei Kauf vor Ort auf der Luftseite des Flughafens in einem besonderen STEB versiegelt wurden.“;

(11) Nummer 4.1.3.2 erhält folgende Fassung:

„4.1.3.2 Der unter Nummer 4.1.3.1 Buchstabe b genannte besondere STEB:

- a) muss eindeutig als STEB dieses Flughafens zu identifizieren sein; und
- b) muss den Nachweis des Kaufs an diesem Flughafen innerhalb der vorausgehenden drei Stunden innen sichtbar enthalten; und
- c) muss den zusätzlichen Bestimmungen des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission unterliegen.“;

(12) Nummer 4.1.3.3 erhält folgende Fassung:

„4.1.3.3 Die zuständige Behörde kann Kategorien von LAG festlegen, die aus objektiven Gründen besonderen Kontrollverfahren unterzogen werden bzw. von der Kontrolle ausgenommen werden können. Die Kommission ist über die eingerichteten Kategorien zu unterrichten.“;

(13) die folgende Nummer 4.1.3.4 wird angefügt:

„4.1.3.4 Daneben unterliegt die Kontrolle von LAG den zusätzlichen Bestimmungen des Durchführungsbeschlusses der Kommission C(2015) 8005.“;

(14) Nummer 5.4.3 erhält folgende Fassung:

„5.4.3 Das Luftfahrtunternehmen stellt sicher, dass die Fluggäste zu irgendeinem Zeitpunkt vor Abschluss der Abfertigung über das Verbot des Mitführens der in Anlage 5-B aufgeführten Gegenstände unterrichtet werden.“;

(15) unter Nummer 6.2.1.5 wird Absatz 2 gestrichen;

(16) Nummer 6.3.2.2 erhält folgende Fassung:

„6.3.2.2 Der reglementierte Beauftragte oder das Luftfahrtunternehmen fordert die Person, die Sendungen übergibt, auf, einen Personalausweis, Reisepass, Führerschein oder ein sonstiges Dokument mit Lichtbild vorzuweisen, der/das von den nationalen Behörden ausgestellt oder anerkannt ist. Der Ausweis oder das betreffende Dokument dient zur Feststellung der Identität der Person, die die Sendungen übergibt.“;

(17) Nummer 6.3.2.4 erhält folgende Fassung:

„6.3.2.4 Nach Durchführung der Sicherheitskontrollen gemäß den Nummern 6.3.2.1, 6.3.2.2 und 6.3.2.3 dieses Anhangs sowie gemäß Nummer 6.3 des Anhangs des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission sorgt der reglementierte Beauftragte für den Schutz von Fracht und Postsendungen gemäß Nummer 6.6.“;

(18) Nummer 6.3.2.6 Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) Grund für die Erteilung des Sicherheitsstatus, unter Angabe von

- i) „KC“, d. h. erhalten von bekanntem Versender, oder
- ii) „AC“, d. h. erhalten von geschäftlichem Versender, oder
- iii) „RA“, d. h. ausgewählt von einem reglementierten Beauftragten, oder
- iv) verwendetes Mittel oder Verfahren der Kontrolle, wie folgt:
  - Durchsuchung von Hand (PHS),
  - Röntengeräte (XRY),
  - EDS-Geräte (EDS),
  - Sprengstoffspürhunde (EDD),
  - ETD-Geräte (ETD),

- Sichtkontrolle (VCK),
  - Metalldetektoren (CMD),
  - jede andere Methode (AOM) in Übereinstimmung mit Nummer 6.2.1.6 unter Angabe der angewandten Methode; oder
- v) Gründe für die Ausnahme der Sendung von der Kontrolle;“;
- (19) unter Nummer 6.4.1.2 erhalten die Buchstaben a und b folgende Fassung:
- „a) Der Antragsteller beantragt die Zulassung bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem sein Betriebsstandort liegt.
- Der Antragsteller legt der jeweiligen zuständigen Behörde ein Sicherheitsprogramm vor. In dem Programm werden die Methoden und Verfahren beschrieben, die der Versender einzuhalten hat, um den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu entsprechen. In dem Programm ist auch zu beschreiben, wie die Einhaltung dieser Methoden und Verfahren vom Versender selbst zu überwachen ist.
- Der Antragsteller erhält die „Leitlinien für bekannte Versender“ gemäß Anlage 6-B und die „Validierungsprüfliste für bekannte Versender“ gemäß Anlage 6-C.
- b) Die zuständige Behörde oder ein in ihrem Namen handelnder EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit prüft das Sicherheitsprogramm und kontrolliert dann die angegebenen Betriebsstandorte, um zu bewerten, ob der Antragsteller die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen erfüllt.
- Um festzustellen, ob der Antragsteller diese Anforderungen erfüllt, verwendet die zuständige Behörde oder der in ihrem Namen handelnde EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit die „Validierungsprüfliste für bekannte Versender“ gemäß Anlage 6-C. In dieser Liste ist auch eine Verpflichtungserklärung enthalten, die vom Bevollmächtigten des Antragstellers oder der für die Sicherheit verantwortlichen Person des betreffenden Betriebsstandortes zu unterzeichnen ist.
- Nach dem Ausfüllen der Validierungsprüfliste wird diese mit den darin enthaltenen Informationen als Verschlusssache behandelt.
- Die unterzeichnete Erklärung wird von der jeweiligen zuständigen Behörde oder vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit aufbewahrt und der betreffenden zuständigen Behörde auf Anfrage zur Verfügung gestellt.“;

(20) unter Nummer 6.4.1.6 wird Absatz 2 gestrichen;

(21) die Nummern 6.5.1 bis 6.5.4 erhalten folgende Fassung:

„6.5.1 Der reglementierte Beauftragte verwaltet die folgenden Angaben über geschäftliche Versender, die er vor dem 1. Juni 2017 benannt hat, in einer Datenbank:

- Angaben zum Unternehmen, einschließlich einer Geschäftsadresse, und
- Art der Geschäftstätigkeit, und
- Kontaktangaben, auch in Bezug auf die für die Sicherheit verantwortliche(n) Person(en), und
- die Umsatzsteuer-Identifikationsnummer oder Nummer der Eintragung in das gesetzlich vorgesehene Register, und
- die unterzeichnete „Verpflichtungserklärung — Geschäftlicher Versender“ gemäß Anlage 6-D.

Ist der geschäftliche Versender Inhaber eines AEO-Zertifikats gemäß Artikel 14a Absatz 1 Buchstabe b oder c der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission, so wird die Nummer des AEO-Zertifikats in der in Absatz 1 genannten Datenbank gespeichert.

Die zuständige Behörde kann diese Datenbank überprüfen.

6.5.2 Werden auf dem Kundenkonto des geschäftlichen Versenders über einen Zeitraum von zwei Jahren keine Bewegungen im Zusammenhang mit Luftfracht oder Luftpost verzeichnet, so erlischt der Status als geschäftlicher Versender.

6.5.3 Hat die zuständige Behörde oder der reglementierte Beauftragte Zweifel daran, ob der geschäftliche Versender die Sicherheitsanweisungen gemäß Anlage 6-D noch beachtet, entzieht ihm der reglementierte Beauftragte unverzüglich den Status als geschäftlicher Versender. Der Status jedes von einem reglementierten Beauftragten benannten geschäftlichen Versenders läuft am 30. Juni 2021 ab.

6.5.4 Wurden aus irgendwelchen Gründen die Sicherheitskontrollen gemäß den „Luftsicherheitsanweisungen für geschäftliche Versender“ bei einer Sendung nicht durchgeführt, oder hat die Sendung ihren Ursprung nicht bei dem geschäftlichen Versender, weist der geschäftliche Versender den reglementierten Beauftragten unmissverständlich auf diesen Umstand hin, damit Nummer 6.3.2.3 Anwendung finden kann.“;

(22) die Nummern 6.5.5 und 6.5.6 werden gestrichen;

(23) die Überschrift von Nummer 6.6.2 folgende Fassung:

**„Schutz der Fracht und der Postsendungen bei Abfertigung, Lagerung und Verladung in ein Luftfahrzeug“;**

(24) Nummer 6.6.2.2 erhält folgende Fassung:

„6.6.2.2 Fracht- und Postsendungen, die sich in einem anderen als einem sensiblen Teil eines Sicherheitsbereichs befinden, sind bis zu ihrer Übergabe an einen anderen reglementierten Beauftragten oder ein Luftfahrtunternehmen vor unbefugten Eingriffen zu schützen. Die Sendungen sind in Bereichen des Betriebsgeländes des reglementierten Beauftragten mit kontrolliertem Zugang unterzubringen, oder gelten, wenn sie sich außerhalb solcher Bereiche befinden, als vor unbefugtem Eingriff geschützt, sofern

- a) sie physisch derart geschützt sind, dass keinerlei Gegenstände darin eingebracht werden können, oder
- b) sie nicht unbeaufsichtigt gelassen werden und der Zugang auf Personen beschränkt wird, die mit dem Schutz und der Verladung von Fracht und Postsendungen in Luftfahrzeuge betraut sind.“;

(25) die Nummern 6.8.2.3 und 6.8.2.4 erhalten folgende Fassung:

„6.8.2.3 Die zuständige Behörde kann den EU-Validierungsbericht zur Luftsicherheit der Stelle eines Drittlands oder eines anderen ACC3 für die Benennung als ACC3 akzeptieren, wenn diese Stelle oder das ACC3 die gesamte Behandlung der Fracht, einschließlich des Verladens in den Frachtraum des Luftfahrzeugs, im Namen des ACC3 durchführt, und wenn der EU-Validierungsbericht zur Luftsicherheit sich auf alle diese Tätigkeiten erstreckt.

6.8.2.4 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.“;

(26) Nummer 6.8.2.5 wird gestrichen;

(27) Nummer 6.8.3.1 erhält folgende Fassung:

„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,

- a) die Sendungen wurden von einem reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit (RA3) den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen und anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt, oder
- b) die Sendungen wurden von einem bekannten Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit (KC3) den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen und anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt, oder
- c) die Sendungen wurden von einem geschäftlichen Versender (AC3) unter der Verantwortung des ACC3 oder eines reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit (RA3) den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen und anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt und sie werden nicht an Bord eines Passagierflugzeugs befördert, oder
- d) die Sendungen sind gemäß Nummer 6.1.1 Buchstabe d von der Kontrolle ausgenommen und wurden von dem Zeitpunkt, an dem sie zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost wurden, bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt.

Buchstabe c gilt bis zum 30. Juni 2021.“;

(28) die Nummern 6.8.3.4 und 6.8.3.5 erhalten folgende Fassung:

„6.8.3.4 Bei der Übergabe von Sendungen, die den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen wurden, an ein anderes ACC3 oder einen anderen RA3 gibt das ACC3, der RA3 oder der KC3 in den Begleitdokumenten die von der benennenden zuständigen Behörde erhaltene eindeutige alphanumerische Kennung an.

6.8.3.5 Bei der Annahme von Sendungen prüft das ACC3 oder der RA3 wie folgt, ob das Luftfahrtunternehmen oder die Stelle, von dem/der er/sie die Sendungen erhält, ein anderes ACC3 oder ein anderer RA3 oder ein KC3 ist, durch

- a) Überprüfung, ob die eindeutige alphanumerische Kennung der Stelle, die die Sendungen übergibt, in den Begleitdokumenten angegeben ist; und
- b) Bestätigung, dass das Luftfahrtunternehmen oder die Stelle, das bzw. die die Sendung übergibt, in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette für den betreffenden Flughafen oder Betriebsstandort als aktiv aufgeführt ist.

Ist in der Begleitdokumentation keine eindeutige alphanumerische Kennung angegeben oder ist das Luftfahrtunternehmen oder die Stelle, welche die Sendungen übergibt, nicht als aktiv in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette aufgeführt, ist zu unterstellen, dass zuvor keine Sicherheitskontrollen durchgeführt wurden, und sind die Sendungen vor dem Verladen in das Luftfahrzeug durch das ACC3 oder einen anderen RA3 mit EU-Validierung der Luftsicherheit zu kontrollieren.“;

(29) die folgenden Nummern 6.8.3.6 und 6.8.3.7 werden angefügt:

„6.8.3.6 Nach Durchführung der Sicherheitskontrollen gemäß den Nummern 6.8.3.1 bis 6.8.3.5 sorgen das ACC3 oder der in seinem Namen handelnde reglementierte Beauftragte mit EU-Validierung der Luftsicherheit (RA3) dafür, dass die Begleitdokumentation entweder in Form eines Luftfrachtbriefs, gleichwertiger postalischer Unterlagen oder in einer gesonderten Erklärung und entweder in elektronischer Form oder schriftlich mindestens folgende Angaben enthält:

- a) die eindeutige alphanumerische Kennung des ACC3 und
- b) den von einem reglementierten Beauftragten (RA3) mit EU-Validierung der Luftsicherheit festgelegten Sicherheitsstatus der Sendung gemäß Nummer 6.3.2.6 Buchstabe d und
- c) die eindeutige Kennung der Sendung, z. B. Nummer des Luftfrachtbriefs (HAWB oder MAWB), falls zutreffend, und
- d) den Inhalt der Sendung und
- e) die Gründe für die Festlegung des Sicherheitsstatus, einschließlich der angewandten Kontrollmittel oder -methoden oder die Gründe für die Ausnahme der Sendung von der Kontrolle, in Anwendung der Standards gemäß der Regelung für die Erklärung zur Sicherheit der Sendung.

6.8.3.7 In Ermangelung eines reglementierten Beauftragten in einem Drittland gemäß Nummer 6.8.3.6 Buchstabe b kann das ACC3 oder ein Luftfahrtunternehmen, das von einem in den Anlagen 6-Fi oder 6-F-ii aufgeführten Drittland ankommt, die Sicherheitstatuserklärung abgeben.“;

(30) die Nummern 6.8.4 und 6.8.5 erhalten folgende Fassung:

„6.8.4. **Benennung reglementierter Beauftragter und bekannter Versender**

6.8.4.1. Stellen in Drittländern, die Teil der Lieferkette eines Luftfahrtunternehmens mit dem Status ACC3 sind oder werden wollen, können als „reglementierter Beauftragter in einem Drittland“ (RA3) oder als „bekannter Versender in einem Drittland“ (KC3) benannt werden.

6.8.4.2. Die Stelle beantragt die Benennung

- a) bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der für die ACC3-Benennung eines Luftfahrtunternehmens an dem Drittlandsflughafen zuständig ist, an dem die beantragende Stelle für die EU bestimmte Fracht abfertigt, oder
- b) wenn es in dem Land kein Luftfahrtunternehmen mit ACC3-Benennung gibt, bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, der für die Zulassung des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit zuständig ist, der die Validierung vornimmt oder vorgenommen hat.

Die zuständige Behörde, bei welcher der Antrag eingeht, leitet das Benennungsverfahren ein oder vereinbart mit der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats seine Delegation unter Berücksichtigung der politischen Zusammenarbeit und/oder der Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Luftfahrt.

6.8.4.3. Vor der Benennung ist zu bestätigen, ob die Stelle in Übereinstimmung mit Nummer 6.8.4.1 berechtigt ist, den Status eines RA3 oder KC3 zu erhalten.

- 6.8.4.4. Die Benennung einer Stelle als RA3 oder KC3 bezüglich ihres Luftfracht- und Luftpostbetriebs („relevanter Frachtbetrieb“) erfolgt auf der Grundlage
- a) der Benennung einer Person, die im Namen der Stelle für die Umsetzung der Luftfracht-/Luftpost-Sicherheitsbestimmungen bezüglich des relevanten Frachtbetriebs gesamtverantwortlich ist, und
  - b) eines EU-Validierungsberichts zur Luftsicherheit mit einer Bestätigung der Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen.
- 6.8.4.5. Die zuständige Behörde weist dem benannten RA3 oder KC3 eine dem Standardformat entsprechende eindeutige alphanumerische Kennung zu, welche die Stelle und das Drittland angibt, für das sie zur Umsetzung der Sicherheitsbestimmungen in Bezug auf für die Union bestimmte Fracht oder Post benannt wurde.
- 6.8.4.6. Die Benennung ist ab dem Zeitpunkt, zu dem die zuständige Behörde die Angaben zu der Stelle in die Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette eingegeben hat, für eine Höchstdauer von drei Jahren gültig.
- 6.8.4.7. Wurde eine Stelle als RA3 oder KC3 in die Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette aufgenommen, wird sie in allen Mitgliedstaaten für Beförderungen von Fracht oder Post von dem betreffenden Drittlandsflughafen in die Union durch ein ACC3 anerkannt.
- 6.8.4.8. Benennungen als RA3 und KC3, die vor dem 1. Juni 2017 ausgesprochen wurden, erlöschen fünf Jahre nach der Benennung oder spätestens am 31. März 2020.
- 6.8.4.9. Zwecks Erstellung einer konsolidierten Liste der von EU-Validierungsprüfern für die Luftsicherheit benannten Stellen übermitteln die EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit auf Aufforderung ihrer zuständigen Zulassungsbehörde die Angaben in Teil 1 der Prüfliste in Anlage 6-C2 bzw. 6-C4 für jede Stelle, die sie benannt haben.

#### 6.8.5. **Validierung reglementierter Beauftragter und bekannter Versender**

- 6.8.5.1. Um als reglementierter Beauftragter oder bekannter Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit benannt zu werden, müssen Stellen in Drittländern anhand einer der beiden folgenden Optionen validiert werden:
- a) Das Sicherheitsprogramm des ACC3 muss Einzelheiten der Sicherheitskontrollen angeben, die in seinem Namen von Drittlandsstellen 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 Drittlandsstellen unterziehen die relevanten Luftfrachtabfertigungstätigkeiten in Abständen von höchstens drei Jahren einer EU-Validierung der Luftsicherheit. Die EU-Validierung der Luftsicherheit umfasst Folgendes:
    - i) eine Prüfung des Sicherheitsprogramms der Stelle zur Gewährleistung seiner Relevanz und Vollständigkeit in Bezug auf die durchgeführten Abfertigungen und
    - ii) die Überprüfung vor Ort der Durchführung von Luftsicherheitsmaßnahmen in Bezug auf die relevanten Luftfrachtabfertigungen.

Der Validierungsbericht umfasst für reglementierte Beauftragte in Drittländern die Verpflichtungserklärung gemäß Anlage 6-H2 und die Prüfliste gemäß Anlage 6-C2 und für bekannte Versender in Drittländern die Verpflichtungserklärung gemäß Anlage 6-H3 und die Prüfliste gemäß Anlage 6-C4. Der Validierungsbericht muss ferner eine Erklärung des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit gemäß Anlage 11-A enthalten.

- 6.8.5.2. Sobald die EU-Validierung der Luftsicherheit gemäß Nummer 6.8.5.1 Buchstabe b abgeschlossen ist, legt der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit der zuständigen Behörde den Validierungsbericht vor und übermittelt der validierten Stelle eine Kopie.
- 6.8.5.3. Eine Überwachung der Einhaltung der Vorschriften, die von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats oder von der Kommission durchgeführt wird, kann als EU-Validierung der Luftsicherheit gelten, wenn sie alle in der Prüfliste in Anlage 6-C2 bzw. 6-C4 angegebenen Bereiche abdeckt.

6.8.5.4. 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 6.8.5.1 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, und
- b) Art der Geschäftstätigkeit, ausgenommen sensible Geschäftsinformationen, und
- c) Kontaktangaben, auch in Bezug auf die für die Sicherheit verantwortliche(n) Person(en), und
- d) Nummer der Eintragung in das gesetzlich vorgesehene Register, falls zutreffend, und
- e) ggf. Validierungsbericht, und
- f) die eindeutige alphanumerische Kennung in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette.

Die Datenbank enthält die oben genannten Angaben gegebenenfalls für jeden geschäftlichen Versender unter seiner Verantwortung gemäß Nummer 6.8.3.1 Buchstabe c, von dem das ACC3 Fracht oder Post zur Beförderung in die Union direkt annimmt.

Die Datenbank muss für die Inspektion des ACC3 verfügbar sein.

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

6.8.5.5. Eine Luftfracht oder Luftpost abfertigende Stelle, die ein Netz verschiedener Standorte in Drittländern betreibt, kann eine einzige, für alle Standorte des Netzes gültige Benennung als reglementierter Beauftragter mit EU-Validierung der Luftsicherheit erhalten, sofern

- a) die relevanten Luftsicherheitstätigkeiten des Netzes, einschließlich der Beförderungen zwischen Standorten, von einem einzigen Sicherheitsprogramm oder von standardisierten Sicherheitsprogrammen abgedeckt werden und
- b) die Umsetzung der Sicherheitsprogramme Gegenstand eines einzigen internen Sicherheitsqualitätssicherungsprogramms sind, das der EU-Validierung der Luftsicherheit gleichwertig ist, und
- c) vor der Benennung des Netzes als reglementierter Beauftragter mit EU-Validierung der Luftsicherheit die folgenden Standorte der Stelle einer EU-Validierung der Luftsicherheit unterzogen wurden:
  - i) die Standorte, von denen Fracht oder Post unmittelbar an ein ACC3 übergeben wird, und
  - ii) zwei Standorte, mindestens jedoch 20 % aller Standorte des Netzes, aus denen Fracht oder Post zu den unter Ziffer i genannten Standorten befördert wird, und
  - iii) alle Standorte in Drittländern, die in Anlage 6-I des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 der Kommission aufgeführt sind.

Um die Benennung als reglementierter Beauftragter mit EU-Validierung der Luftsicherheit für alle nicht validierten Standorte des Netzes bis spätestens 30. Juni 2018 zu behalten, sind in jedem Jahr nach dem Jahr der Benennung mindestens zwei weitere Standorte, mindestens jedoch 20 % aller Standorte, von denen Fracht oder Post an die unter Ziffer i genannten Standorte befördert wird, einer EU-Validierung der Luftsicherheit zu unterziehen, bis alle Standorte validiert wurden.

Ein EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit hat den Fahrplan mit der Reihenfolge der jährlich nach dem Zufallsprinzip ausgewählten zu validierenden Standorte festzulegen. Der Fahrplan ist unabhängig von der Stelle, die das Netz betreibt, festzulegen und darf von dieser nicht geändert werden. Der Fahrplan ist integraler Bestandteil des Validierungsberichts, auf dessen Grundlage das Netz als reglementierter Beauftragter mit EU-Validierung in einem Drittland benannt wird.

Ein Standort des Netzes gilt nach der EU-Validierung der Luftsicherheit als reglementierter Beauftragter in einem Drittland gemäß Nummer 6.8.4.2.

6.8.5.6. Ergibt die EU-Validierung der Luftsicherheit eines unter Nummer 6.8.5.5 Buchstabe c Ziffer ii genannten Standorts des Netzes, dass der Standort die Ziele der Prüfliste in Anlage 6-C2 nicht einhält, ist Fracht und Post von diesem Standort an einem als reglementierter Beauftragter in einem Drittland gemäß Nummer 6.8.4.2 benannten Standort zu kontrollieren, bis eine EU-Validierung der Luftsicherheit die Einhaltung der Ziele der Prüfliste bestätigt.

6.8.5.7. Die Nummern 6.8.5.5 und 6.8.5.6 treten am 30. Juni 2018 außer Kraft.“;

(31) die folgende Nummer 6.8.6 wird angefügt:

„6.8.6 **Nichteinhaltung der Vorschriften und Entzug der ACC3-, RA3- und KC3-Benennung**

6.8.6.1. *Nichteinhaltung*

1. Stellt die Kommission oder eine zuständige Behörde beim Betrieb eines ACC3, eines RA3 oder eines KC3 einen ernsthaften Mangel fest, der schwerwiegende Auswirkungen auf das Gesamtniveau der Luftsicherheit in der Union haben könnte,
  - a) unterrichtet sie das betreffende Luftfahrtunternehmen oder die betreffende Stelle umgehend und fordert es bzw. sie auf, sich zu äußern und geeignete Maßnahmen zur Behebung des ernsthaften Mangels zu ergreifen, und
  - b) unterrichtet sie unverzüglich die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission.
2. Hat das ACC3, der RA3 oder der KC3 den ernsthaften Mangel nicht innerhalb einer bestimmten Frist behoben oder reagiert das ACC3, der RA3 oder der KC3 nicht auf die Aufforderung gemäß Nummer 6.8.6.1 Buchstabe a wird die Behörde oder die Kommission
  - a) den Status des Betreibers oder der Stelle als ACC3, RA3 oder KC3 in der Datenbank der Union zur Sicherheit der Lieferkette deaktivieren oder
  - b) die zuständige Behörde, die für die Benennung verantwortlich ist, auffordern, den Status des Betreibers oder der Stelle als ACC3, RA3 oder KC3 in der Datenbank der Union zur Sicherheit der Lieferkette zu deaktivieren.

In dem in Absatz 1 genannten Fall unterrichtet die Behörde oder die Kommission unverzüglich die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission.

3. Luftfahrtunternehmen oder Stellen, deren Status als ACC3 bzw. als RA3 oder KC3 gemäß Nummer 6.8.6.1.2 deaktiviert wurde, können diesen erst wiedererlangen oder erst wieder in die Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette aufgenommen werden, wenn eine erneute EU-Luftsicherheitsbenennung gemäß Nummer 6.8.1 oder 6.8.4 erfolgt ist.
4. Ist ein Luftfahrtunternehmen oder eine Stelle nicht mehr Inhaber des ACC3-, RA3- oder KC3-Status, treffen die zuständigen Behörden geeignete Maßnahmen, um sich zu vergewissern, dass andere ACC3, RA3 und KC3 unter ihrer Verantwortung, die in derselben Lieferkette tätig sind wie das Luftfahrtunternehmen oder die Stelle, das bzw. die den Status verloren hat, die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 weiterhin erfüllen.

6.8.6.2. *Entzug*

1. Die zuständige Behörde, die das ACC3, den RA3 oder den KC3 benannt hat, ist für die Löschung der Angaben des Luftfahrtunternehmens bzw. der Stelle aus der „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette“ zuständig
  - a) auf Antrag oder in Übereinkunft mit dem Luftfahrtunternehmen oder der Stelle oder
  - b) wenn das ACC3, der RA3 oder der KC3 keine relevante Luftfrachtabfertigung mehr durchführt und nicht auf Aufforderungen zur Stellungnahme reagiert oder die Bewertung von Risiken für die Luftfahrt in sonstiger Weise behindert.
2. Ist ein Luftfahrtunternehmen oder eine Stelle nicht mehr Inhaber des ACC3-, RA3- oder KC3-Status, treffen die zuständigen Behörden geeignete Maßnahmen, um sich zu vergewissern, dass andere ACC3, RA3 und KC3 unter ihrer Verantwortung, die in derselben Lieferkette tätig sind wie das Luftfahrtunternehmen oder die Stelle, der bzw. dem der Status entzogen wurde, die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 weiterhin erfüllen.“;

(32) Die Anlagen 6-C2, 6-C3 und 6-C4 erhalten folgende Fassung:

**„ANLAGE 6-C2**

VALIDIERUNGSPRÜFLISTE FÜR DIE EU-VALIDIERUNG DER LUFTSICHERHEIT REGLEMENTIERTER  
BEAUFTRAGTER IN EINEM DRITTLAND

Stellen in Drittländern haben die Möglichkeit, Teil der sicheren Lieferkette eines ACC3 (*Luftfahrtunternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittlandsflughafen in die Union befördert*) zu werden, indem sie die Benennung als reglementierter Beauftragter mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland (RA3) beantragen. Ein RA3 ist eine Fracht abfertigende Stelle in einem Drittland, die auf der Grundlage einer EU-Validierung der Luftsicherheit validiert und als solche zugelassen wurde.

Ein RA3 hat sicherzustellen, dass die Sicherheitskontrollen, gegebenenfalls einschließlich der als Durchsuchung/Durchleuchtung durchgeführten Kontrollen, auf Sendungen in die Union angewendet wurden und dass die Sendungen ab dem Zeitpunkt, zu dem die Sicherheitskontrollen angewendet wurden, bis zum Zeitpunkt der Verladung in das Luftfahrzeug oder der anderweitigen Übergabe an einen ACC3 oder einen anderen RA3 vor unbefugten Eingriffen geschützt wurden.

Die Voraussetzungen für die Beförderung von Luftfracht oder Luftpost in die Union <sup>(1)</sup> oder nach Island, Norwegen und in die Schweiz sind in der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 festgelegt.

Die Prüfliste ist das vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit zu verwendende Instrument für die Bewertung des Niveaus der Sicherheitsmaßnahmen, die auf Luftfracht oder Luftpost in die EU oder in den EWR <sup>(2)</sup> von der Stelle, die die Benennung als RA3 beantragt, oder unter deren Verantwortung angewendet werden. Die Prüfliste ist nur in den unter Nummer 6.8.5.1 Buchstabe b des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 aufgeführten Fällen zu verwenden. In den unter Nummer 6.8.5.1 Buchstabe a des genannten Anhangs aufgeführten Fällen hat der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit die ACC3-Prüfliste zu verwenden.

Der benennenden 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 ausgefüllte Prüfliste, unterzeichnet vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit, ggf. mit Bemerkungen der validierten Stelle, und
- die Verpflichtungserklärung (Anlage 6-H2 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998), unterzeichnet von der validierten Stelle, und
- eine Erklärung der Unabhängigkeit (Anlage 11-A der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998) bezüglich der validierten Stelle, unterzeichnet vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit.

Die Paginierung, das Datum der EU-Validierung der Luftsicherheit und die Paraphierung auf jeder Seite durch den Validierungsprüfer und die validierte Stelle weisen die Integrität des Validierungsberichts nach.

Der RA3 darf den Bericht in seinen geschäftlichen Beziehungen zu jedem ACC3 und ggf. zu jedem RA3 verwenden.

Der Validierungsbericht ist standardmäßig in englischer Sprache zu verfassen.

Teil 5 — Kontrolle und Teil 6 — Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) werden anhand der Anforderungen der Kapitel 6.7 und 6.8 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 bewertet. Für die Teile, die nicht anhand der Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 bewertet werden können, werden als grundlegende Normen die ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen (SARP) von Anhang 17 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt und das Anleitungsmaterial aus dem ICAO-Handbuch für die Luftsicherheit (Doc 8973-Restricted) verwendet.

**Ausfüllhinweise:**

- Alle geltenden und relevanten Teile der Prüfliste sind entsprechend dem Geschäftsmodell und der Tätigkeit der zu validierenden Stelle auszufüllen. Sind keine Informationen verfügbar, ist dies zu erläutern.

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

<sup>(2)</sup> Luftfracht oder Luftpost oder Luftfahrzeuge in die EU oder den EWR in dieser Prüfliste entspricht Luftfracht oder Luftpost oder Luftfahrzeugen mit Ziel in der Union, Island, Norwegen und der Schweiz.

- 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. Ggf. Datum der vorhergehenden Validierung

TT/MM/JJJJ	
------------	--

Frühere RA3-Registriernummer, falls vorhanden	
---	--

AEO-Zertifikat/C-TPAT-Status/andere Bescheinigungen, falls vorhanden	
--	--

## 1.3. Angaben zum Validierungsprüfer für die Luftsicherheit

Bezeichnung	
-------------	--

Unternehmen/Einrichtung/Behörde	
---------------------------------	--

Eindeutige alphanumerische Kennung (UAI)	
--	--

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

Telefonnummer (mit internationaler Vorwahl)	
---	--

## 1.4. Name der Stelle

Bezeichnung	
-------------	--

Unternehmensnummer (z. B. Handelsregisternummer, falls zutreffend)	
--	--

Nummer/Einheit/Gebäude	
------------------------	--

Straße	
--------	--

Stadt	
-------	--

Postleitzahl	
--------------	--

Bundesstaat/Bundesland (falls relevant)	
---	--

Land	
Postfachanschrift, falls vorhanden	

## 1.5. Hauptadresse der Stelle (falls abweichend von der zu validierenden Betriebsstätte)

Nummer/Einheit/Gebäude	
Straße	
Stadt	
Postleitzahl	
Bundesstaat/Bundesland (falls relevant)	
Land	
Postfachanschrift, falls vorhanden	

## 1.6. Art der Geschäftstätigkeit — ggf. sind Geschäftstätigkeiten verschiedener Art zu berücksichtigen

<ul style="list-style-type: none"> <li>(a) nur Luftfracht</li> <li>(b) Luftverkehr und andere Transportarten</li> <li>(c) Spediteur mit Frachtlager</li> <li>(d) Spediteur ohne Frachtlager</li> <li>(e) Abfertiger</li> <li>(f) andere</li> </ul>	
--	--

## 1.7. Der Antragsteller ...

a) empfängt Fracht von einem anderen reglementierten Beauftragten in einem Drittland	
b) empfängt Fracht von bekannten Versendern in einem Drittland	
c) empfängt Fracht von geschäftlichen Versendern in einem Drittland	
d) empfängt freigestellte Fracht	
e) kontrolliert Fracht	
f) lagert Fracht	
g) Sonstiges — bitte angeben	

1.8. Ungefähre Zahl der Beschäftigten in der Betriebsstätte

Zahl	
------	--

1.9. Name und Funktion der für die Sicherheit von Drittland-Luftfracht/-Luftpost verantwortlichen Person

Bezeichnung	
Funktion	
E-Mail	
Telefonnummer (mit internationaler Vorwahl)	

## TEIL 2

### Organisation und Zuständigkeiten des reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland

Ziel: Es darf keine Luftfracht oder Luftpost in die EU oder den EWR befördert werden, ohne Sicherheitskontrollen unterzogen worden zu sein. Fracht und Post, die ein RA3 einem ACC3 oder einem anderen RA3 übergibt, darf nur dann als sichere Fracht oder Post akzeptiert werden, wenn solche Sicherheitskontrollen vom RA3 durchgeführt werden. Einzelheiten dieser Kontrollen sind in den folgenden Teilen dieser Prüfliste angegeben.

Der RA3 muss über Verfahren verfügen, um sicherzustellen, dass geeignete Kontrollen für alle Luftfracht und Luftpost in die EU oder den EWR durchgeführt werden, und dass sichere Fracht oder Post geschützt wird, bis sie einem ACC3 oder einem anderen RA3 übergeben wird. Die Sicherheitskontrollen bestehen aus einem der folgenden Verfahren:

- a) physische Kontrolle entsprechend einem Standard, der hinreichend gewährleistet, dass keine verbotenen Gegenstände in der Sendung verborgen sind,
- b) anderen Sicherheitskontrollen, die Teil eines Prozesses der sicheren Lieferkette sind, mit denen hinreichend sichergestellt wird, dass keine verbotenen Gegenstände in der Sendung verborgen sind, und die von einem anderen RA3, KC3 oder AC3, die vom RA3 benannt sind, durchgeführt wurden.

Bezug: Nummer 6.8.3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998.

2.1. Verfügt die Stelle über ein Sicherheitsprogramm?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, weiter mit Nummer 2.5.	

2.2. Sicherheitsprogramm der Stelle

Datum (vollständiges Format TT/MM/JJJJ)	
Version (Version)	
Wurde das Sicherheitsprogramm der zuständigen Behörde des Staates der Stelle vorgelegt und/oder von dieser genehmigt? Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	

2.3. Deckt das Sicherheitsprogramm die in der Prüfliste (Teile 3 bis 9) aufgeführten Elemente in ausreichendem Maße ab?

JA oder NEIN

Falls NEIN, Angabe der Gründe

2.4. Ist das Sicherheitsprogramm schlüssig, robust und vollständig?

JA oder NEIN

Falls NEIN, Begründung

2.5. Verfügt die Stelle über einen Prozess, um zu gewährleisten, dass die Luftfracht oder Luftpost angemessenen Sicherheitskontrollen unterzogen wird, bevor sie einem ACC3 oder einem anderen RA3 übergeben wird?

JA oder NEIN

Falls JA, Beschreibung des Verfahrens

2.6. Verfügt die Stelle über ein Managementsystem (z. B. Instrumente, Anweisungen), um zu gewährleisten, dass die erforderlichen Sicherheitskontrollen durchgeführt werden?

JA oder NEIN

Falls JA, Beschreibung des Managementsystems und Erläuterung, ob es von der zuständigen Behörde oder einer anderen Stelle genehmigt, geprüft oder bereitgestellt wird.

Falls NEIN, Erläuterung, wie die Stelle gewährleistet, dass Sicherheitskontrollen in der erforderlichen Weise durchgeführt werden.

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

Bemerkungen der Stelle

Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit

### TEIL 3

#### **Einstellung und Schulung von Personal**

Ziel: Um zu gewährleisten, dass die erforderlichen Sicherheitskontrollen durchgeführt werden, setzt der RA3 verantwortungsvolle und kompetente Mitarbeiter für die Tätigkeiten auf dem Gebiet der Sicherung von Luftfracht oder Luftpost ein. Mitarbeiter mit Zugang zu gesicherter Luftfracht müssen über alle Kompetenzen verfügen, die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich sind, und angemessen ausgebildet sein.

Zu diesem Zweck muss der RA3 über Verfahren verfügen, die gewährleisten, dass alle Mitarbeiter (unbefristet und befristet Beschäftigte, Leiharbeitnehmer, Fahrer usw.), die direkten und unbegleiteten Zugang zu Luftfracht oder Luftpost haben, die Sicherheitskontrollen unterzogen wird oder wurde,

- a) erstmaligen und wiederkehrenden beschäftigungsbezogenen Überprüfungen oder Zuverlässigkeitsüberprüfungen unterzogen wurden, die mindestens die Anforderungen der örtlichen Behörden des validierten RA3-Betriebs erfüllen, und
- b) eine erstmalige Sicherheitsschulung und Sicherheitsfortbildungen gemäß den Anforderungen der örtlichen Behörden des validierten RA3-Betriebs absolviert haben, sodass sie sich ihrer Sicherheitsverantwortung bewusst sind.

*Anmerkung:*

- 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 zumindest die Feststellung der Identität der betreffenden Person anhand der zum Nachweis vorgelegten Papiere, die Erfassung aller Beschäftigungsverhältnisse, Aus- und Weiterbildungszeiten und jeglicher Lücken mindestens während der letzten fünf Jahre und die Aufforderung der betreffenden Person zur Unterzeichnung einer Erklärung, in der sämtliche Straffälligkeiten in allen Staaten des Wohnsitzes mindestens während der letzten fünf Jahre aufgeführt sind (Begriffsbestimmung der Europäischen Union).

Bezug: Nummer 6.8.3.1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998.

3.1. Besteht ein Verfahren, mit dem sichergestellt wird, dass alle Mitarbeiter mit direktem und unbegleitetem Zugang zu gesicherter Luftfracht/Luftpost einer beschäftigungsbezogenen Überprüfung unterzogen werden, 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?	

3.2. Umfasst das Verfahren:

<input type="checkbox"/> die Zuverlässigkeitsüberprüfung <input type="checkbox"/> die beschäftigungsbezogene Überprüfung <input type="checkbox"/> Kontrolle der Strafregister <input type="checkbox"/> Befragungen <input type="checkbox"/> sonstige (bitte nähere Angaben) Erläuterung der Elemente, Angabe der durchführenden Stelle und, sofern zutreffend, des berücksichtigten zurückliegenden Zeitrahmens	
--	--

3.3. 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?	

3.4. Umfasst das Verfahren:

<input type="checkbox"/> die Zuverlässigkeitsüberprüfung <input type="checkbox"/> die beschäftigungsbezogene Überprüfung <input type="checkbox"/> Kontrolle der Strafregister <input type="checkbox"/> Befragungen <input type="checkbox"/> sonstige (bitte nähere Angaben) Erläuterung der Elemente, Angabe der durchführenden Stelle und, sofern zutreffend, des berücksichtigten zurückliegenden Zeitrahmens	
--	--

3.5. Erhält das Personal mit direktem und unbegleitetem Zugang zu gesicherter Luftfracht/Luftpost eine Sicherheitsschulung, bevor es Zugang zu gesicherter Luftfracht/Luftpost erhält?

JA oder NEIN

Falls JA, Angabe der Elemente und der Dauer der Schulung

3.6. 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

3.7. Erhält das unter den Nummern 3.5 und 3.6 genannte Personal Fortbildungen?

JA oder NEIN

Falls JA, Angabe der Elemente und der Häufigkeit der Fortbildungen

3.8. Schlussfolgerung: Gewährleisten die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einstellung und Schulung von Personal, dass alle Mitarbeiter mit Zugang zu gesicherter Luftfracht oder Luftpost entsprechend rekrutiert und soweit geschult wurden, dass sie sich ihrer Sicherheitsverantwortung bewusst sind?

JA oder NEIN

Falls NEIN, Begründung

Bemerkungen der Stelle

Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit

#### TEIL 4

### Annahmeverfahren

Ziel: Der RA3 übernimmt gegebenenfalls Fracht oder Post von einem anderen RA3, einem KC3 oder einem AC3 oder von einem unbekanntem Versender. Der RA3 muss über geeignete Annahmeverfahren für Fracht und Post verfügen, um feststellen zu können, ob eine Sendung aus einer sicheren Lieferkette kommt oder nicht, und welche Sicherheitsmaßnahmen auf die Sendung anzuwenden sind.

Bei der Annahme von Sendungen stellt der RA3 den Status der Stelle fest, von der er die Sendungen erhält, und prüft, ob die eindeutige alphanumerische Kennung (UAI) der Stelle, die die Sendungen übergibt, in der Begleitdokumentation angegeben ist, und bestätigt, dass das Luftfahrtunternehmen oder die Stelle, das bzw. die die Sendung übergibt, in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette für den betreffenden Flughafen oder Betriebsstandort als aktiv aufgeführt ist.

Ist in der Begleitdokumentation keine eindeutige alphanumerische Kennung angegeben oder ist der Status des Luftfahrtunternehmens oder der Stelle in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette nicht aktiv, so behandelt der RA3 die Sendungen wie Sendungen unbekannter Herkunft.

Darüber hinaus unterhält der RA3 eine Datenbank, in der mindestens die folgenden Angaben für jeden reglementierten Beauftragten oder bekannten Versender enthalten sind, der gemäß Nummer 6.8.5.1 der EU-Validierung der Luftsicherheit unterzogen wurde und von dem er direkt Fracht oder Post zur Übergabe an ein ACC3 für die 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) ggf. Validierungsbericht,
- f) die eindeutige alphanumerische Kennung in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette.

Bezug: Nummern 6.8.3.1, 6.8.3.5 und 6.8.5.4 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998.

*Anmerkung:* Ein RA3 darf Fracht von einem AC3 nur dann als sichere Fracht annehmen, wenn er diesen Versender selbst gemäß Nummer 6.8.3.1 Buchstabe c des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 als AC3 benannt hat und für die von diesem Versender übergebene Fracht verantwortlich ist.

- 4.1. Ermittelt die Stelle bei der Annahme einer Sendung, ob diese von einem anderen RA3, einem KC3, einem AC3 oder einem unbekanntem Versender stammt?

JA oder NEIN

Wenn JA, wie?

- 4.2. Prüft die Stelle die Angabe der UAI in der Begleitdokumentation von Sendungen, die von einem anderen ACC3, RA3 oder KC3 angenommen werden, und bestätigt sie den aktiven Status des ACC3, RA3 oder KC3 in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette?

JA oder NEIN

- 4.3. Hat die Stelle ein Verfahren um sicherzustellen, dass die Sendung als Sendung unbekannter Herkunft behandelt wird, wenn in der Begleitdokumentation keine UAI angegeben ist oder der Status der Stelle, von der die Fracht angenommen wird, in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette nicht aktiv ist?

JA oder NEIN

- 4.4. Benennt die Stelle Versender als AC3?

JA oder NEIN

Falls JA, Beschreibung des Verfahrens und der Sicherheitsmaßnahmen, die die Stelle von dem Versender verlangt

- 4.5. Prüft die Stelle bei Annahme einer Sendung, ob deren Bestimmungsort ein Flughafen in der EU oder im EWR ist?

JA oder NEIN, Erläuterung

- 4.6. Falls JA: Unterzieht die Stelle sämtliche Luftfracht oder Luftpost denselben Sicherheitskontrollen, wenn der Bestimmungsort ein Flughafen in der EU oder im EWR ist?

JA oder NEIN

Falls JA, Beschreibung des Verfahrens

- 4.7. Ermittelt die Stelle bei der Annahme einer Sendung, ob sie als Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) (siehe Definition in Teil 6) einzustufen ist, auch bei Sendungen, die anders als auf dem Luftweg angeliefert werden?

JA oder NEIN

Wenn JA, wie?

Beschreibung des Verfahrens

4.8. Prüft die validierte Stelle bei Annahme einer gesicherten Sendung, ob sie vor unbefugtem Zugriff oder Manipulation geschützt war?

JA oder NEIN

Falls JA, Beschreibung (Siegel, Schlösser, Inspektion usw.)

4.9. Hat sich die Person, die die Lieferung vornimmt, durch ein amtliches Ausweisdokument mit Foto auszuweisen?

JA oder NEIN

4.10. Gibt es ein Verfahren zur Identifizierung von Sendungen, die zu kontrollieren sind?

JA oder NEIN

Wenn JA, wie?

4.11. Schlussfolgerung: Reichen die Annahmeverfahren aus, um festzustellen, ob die Luftfracht oder Luftpost zu einem Bestimmungsflughafen in der EU oder im EWR aus einer sicheren Lieferkette stammt oder kontrolliert werden muss?

JA oder NEIN

Falls NEIN, Begründung

Bemerkungen der Stelle

Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit

#### TEIL 5

### Kontrolle

Ziel: Wenn der RA3 Fracht- und Postsendungen annimmt, die nicht aus einer sicheren Lieferkette stammen, muss er diese Sendungen einer geeigneten Kontrolle unterziehen, bevor sie einem ACC3 als sichere Fracht übergeben werden dürfen. Der RA3 muss über Verfahren verfügen, mit denen sichergestellt wird, dass Luftfracht und Luftpost, die zwecks Transfer, Transit oder Entladen an einem Flughafen der Union in die EU oder 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.

Wird die Kontrolle von Luftfracht oder Luftpost von oder im Namen der zuständigen Behörde im Drittland durchgeführt, muss der RA3 eine dementsprechende Erklärung abgeben und angeben, auf welche Weise eine angemessene Kontrolle gewährleistet wird.

Bezug: Nummer 6.8.3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998.

5.1. Wird die Kontrolle im Namen der Stelle von einer anderen Stelle vorgenommen?

JA oder NEIN

Falls JA:

Um welche Art von Stellen handelt es sich? Angabe der Einzelheiten:

- privates Kontrollunternehmen
- behördlich reguliertes Unternehmen
- behördliche Kontrollstelle
- Sonstige

Angabe der Art der Vereinbarung/des Vertrags zwischen der validierten Stelle und der Stelle, die die Kontrolle in deren Namen vornimmt.

5.2. Ist die Stelle in der Lage, die geeigneten Sicherheitskontrollen anzufordern, wenn die Kontrollen durch eine der oben genannten Stellen durchgeführt werden?

JA oder NEIN

Falls NEIN, Angabe von Einzelheiten

5.3. Durch welche Instrumente und Anweisungen (z. B. Beaufsichtigung, Überwachung und Qualitätskontrolle) stellt die Stelle sicher, dass diese Dienstleister die Sicherheitskontrollen in der erforderlichen Weise durchführen?

5.4. Welche Kontrollmethoden werden für Luftfracht und Luftpost angewendet?

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

5.5. Sind die verwendete Ausrüstung oder die verwendeten Methoden (z. B. Sprengstoffspürhunde) in der neuesten Liste mit Vorgaben der EU, ECAC (European Civil Aviation Conference) oder TSA (Transportation Security Administration der USA) 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

5.6. Wird die Ausrüstung gemäß dem Betriebskonzept des Herstellers (CONOPS) verwendet und wird sie regelmäßig getestet und gewartet?

JA oder NEIN

Falls JA, Beschreibung des Verfahrens

5.7. Wenn Sprengstoffspürhunde eingesetzt werden, haben sie ein Erst- und Folgetraining erhalten und wurden sie einem Genehmigungs- und Qualitätskontrollverfahren nach einem Standard unterzogen, der den EU- oder TSA-Anforderungen gleichwertig ist?

JA oder NEIN

Falls JA, Beschreibung des gesamten Verfahrens und der diesbezüglichen Dokumentation zur Bewertung

5.8. Wenn Sprengstoffspürhunde eingesetzt werden, ist das Kontrollverfahren nach der Einsatzmethode den EU- oder TSA-Standards gleichwertig?

JA oder NEIN

Falls JA, Beschreibung des gesamten Verfahrens und der diesbezüglichen Dokumentation zur Bewertung

5.9. 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 verborgen sind	

5.10. Gibt es ein Verfahren für die Klärung von Alarmen, die von der Kontrollausrüstung ausgelöst werden? Bei einigen Geräten (z. B. Röntengeräte) wird der Alarm vom Bediener selbst ausgelöst.

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?	

5.11. Sind Sendungen von Kontrollen befreit?

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

5.12. Gibt es Ausnahmen, die nicht der EU-Liste entsprechen?

JA oder NEIN	
Falls JA, detaillierte Darlegung	

5.13. Wird der Zugang zum Kontrollbereich überwacht, um sicherzustellen, dass nur befugtes und ausgebildetes Personal Zugang hat?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	

5.14. Ist ein Qualitätskontroll- und/oder Testverfahren etabliert?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	

5.15. Schlussfolgerung: Wird Luftfracht oder Luftpost mit einem der Mittel oder einer der Methoden nach Nummer 6.2.1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 nach einem Standard kontrolliert, durch den hinreichend sichergestellt ist, dass sie keine verbotenen Gegenstände enthält?

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

## TEIL 6

**Fracht und Post mit hohem Risiko**

Ziel: Sendungen, deren Ursprung die Union 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. Der RA3 muss ein Verfahren etabliert haben, mit dem sichergestellt wird, dass HRCM-Sendungen, die in die EU oder in den EWR befördert werden sollen, identifiziert und geeigneten Kontrollen gemäß den EU-Rechtsvorschriften unterzogen werden.

Das ACC3, dem der RA3 Luftfracht oder Luftpost zur Beförderung übergibt, ist befugt, den RA3 über den neuesten Stand bezüglich Ursprungsorten mit hohem Risiko zu informieren.

Der RA3 hat bei Fracht und Post mit hohem Risiko, unabhängig davon, ob diese ihm von einem Luftfahrtunternehmen oder auf anderem Beförderungsweg als auf dem Luftweg übergeben werden, dieselben Maßnahmen anzuwenden.

Bezug: Nummer 6.7 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998.

*Anmerkung:* 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.

6.1. Ist dem für die Sicherheitskontrollen verantwortlichen Personal bekannt, welche Luftfracht und Luftpost als Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) zu behandeln ist?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	

6.2. Hat die Stelle Verfahren für die Identifizierung von Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) etabliert?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	

6.3. Wird Fracht und Post mit hohem Risiko HRCM-Kontrollverfahren gemäß den EU-Rechtsvorschriften unterzogen?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Angabe der angewendeten Verfahren	

6.4. Deklariert die Stelle 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	

6.5. Schlussfolgerung: Ist das von der Stelle eingerichtete 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 der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

## TEIL 7

**Schutz der gesicherten Luftfracht und Luftpost**

Ziel: Der RA3 muss Verfahren etabliert haben, die gewährleisten, dass in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht und/oder Luftpost vor einem unbefugten Eingriff und/oder Manipulation geschützt ist von dem Zeitpunkt an, zu dem eine Kontrolle oder Sicherheitskontrollen durchgeführt wurden oder dem Zeitpunkt der Annahme nach Durchführung einer Kontrolle oder von Sicherheitskontrollen bis zur Verladung oder Übergabe an ein ACC3 oder einen anderen RA3. Wenn zuvor gesicherte Luftfracht und Luftpost anschließend nicht geschützt wird, darf sie nicht verladen oder einem ACC3 oder anderen RA3 als sichere Fracht oder Post übergeben werden.

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

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

Bezug: Nummer 6.8.3.1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998.

7.1. Wird der Schutz gesicherter Luftfracht und Luftpost im Namen der validierten Stelle von einer anderen Stelle gewährleistet?

JA oder NEIN	
Falls JA: Um welche Art von Stellen handelt es sich? Angabe der Einzelheiten: — privates Kontrollunternehmen — behördlich reguliertes Unternehmen — behördliche Kontrollstelle — Sonstige	

7.2. Sind Sicherheitskontrollen und Schutzmaßnahmen eingerichtet, mit denen Manipulationen während der Kontrolle verhindert werden?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung Angabe der Art getroffener Schutzmaßnahmen: — physische Mittel (Zaun, Barriere, solides Gebäude usw.), — personelle Mittel (Streifengänge usw.), — technische Mittel (Videoüberwachung, Alarmanlagen usw.). Erläuterung, wie diese organisiert sind	

7.3. Ist die sichere Luftfracht/Luftpost nur befugten Personen zugänglich?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung Angabe, wie alle Zugangspunkte (einschließlich Türen und Fenster) zu identifizierbarer und gesicherter Luftfracht oder Luftpost kontrolliert werden	

7.4. Sind Verfahren etabliert, mit denen gewährleistet wird, dass in die EU oder in den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost, die den Sicherheitskontrollen unterzogen wurde, von dem Zeitpunkt an, zu dem sie gesichert wurde, bis zum Zeitpunkt der Verladung oder Übergabe an ein ACC3 oder einen anderen RA3 vor unbefugten Eingriffen geschützt ist?

JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung, wie der Schutz erfolgt (physische, personelle, technische Mittel usw.) Ebenfalls Angabe, ob das Gebäude solide ist und welche Baumaterialien verwendet wurden, falls bekannt	
Falls NEIN, Begründung	

7.5. Schlussfolgerung: Ist der Schutz von Sendungen ausreichend robust, um unrechtmäßige Eingriffe zu verhindern?

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

#### TEIL 8

#### Dokumentation

Ziel: Der RA3 stellt sicher, dass die Begleitdokumentation einer Sendung, bei der der RA3 Sicherheitskontrollen angewandt hat (zum Beispiel Kontrolle, Schutz), mindestens Folgendes enthält:

- a) die von der benennenden zuständigen Behörde vergebene eindeutige alphanumerische Kennung und
- b) die eindeutige Kennung der Sendung, z. B. Nummer des Luftfrachtbriefs (HAWB oder MAWB), falls zutreffend, und
- c) den Inhalt der Sendung und
- d) den wie folgt angegebenen Sicherheitsstatus:
  - „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.

Wenn der Sicherheitsstatus vom RA3 erteilt wird, gibt die Stelle zusätzlich die Gründe für die Erteilung an, z. B. die angewandten Kontrollmittel oder -methoden oder die Gründe für die Ausnahme der Sendung von der Kontrolle, in Anwendung der Standards gemäß der Regelung für die Erklärung zur Sicherheit der Sendung.

Die Begleitdokumentation der Sendung kann entweder in Form eines Luftfrachtbriefs, gleichwertiger postalischer Unterlagen oder in einer gesonderten Erklärung entweder in elektronischem Format oder schriftlich vorliegen.

Bezug: Nummer 6.3.2.6 Buchstabe d, Nummern 6.8.3.4, 6.8.3.5 und 6.8.3.6 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

8.1. Stellt die Stelle sicher, dass eine geeignete Begleitdokumentation erstellt wird und gibt sie die gemäß Nummer 6.3.2.6 Buchstabe d sowie den Nummern 6.8.3.4, 6.8.3.5 und 6.8.3.6 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 erforderlichen Informationen an?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Erläuterung	

8.2. Gibt die Stelle den Status der Fracht an und wie dieser erteilt wurde?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Erläuterung	

8.3. Schlussfolgerung: Ist das Dokumentationsverfahren ausreichend, um zu gewährleisten, dass Fracht oder Post mit der ordnungsgemäßen Begleitdokumentation versehen ist, in denen der Sicherheitsstatus und alle erforderlichen Angaben korrekt angegeben sind?

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

#### TEIL 9

### Transport

Ziel: Luftfracht und Luftpost müssen ab dem Zeitpunkt, zu dem die Sicherung erfolgte, bis zur Verladung oder bis zu ihrer Übergabe an ein ACC3 oder einen anderen RA3 vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation geschützt werden. Dies umfasst auch den Schutz während des Transports zum Luftfahrzeug, zum ACC3 oder zu einem anderen RA3. Wenn zuvor gesicherte Luftfracht und Luftpost während des Transports nicht geschützt wird, darf sie nicht verladen oder einem ACC3 oder anderen RA3 als sichere Fracht übergeben werden.

Während des Transports zu einem Luftfahrzeug, ACC3 oder anderen RA3 ist der RA3 für den Schutz der sicheren Sendungen verantwortlich. Dies gilt auch für den Fall, dass der Transport von einer anderen Stelle, beispielsweise einem Spediteur, in seinem Namen durchgeführt wird. Es gilt nicht für den Fall, dass die Sendungen unter der Verantwortung eines ACC3 oder anderen RA3 transportiert werden.

Bezug: Nummer 6.8.3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998.

9.1. Wie wird die Luftfracht oder Luftpost zu dem ACC3 oder zu einem anderen RA3 transportiert?

a) Eigener Transport der validierten Stelle?

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

b) Transport durch anderen RA3 oder ACC3?

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

c) Durch einen von der validierten Stelle beauftragten Auftragnehmer?

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

9.2. Ist die Luftfracht oder Luftpost manipulationssicher verpackt?

JA oder NEIN	
Falls JA, wie?	

9.3. Wird das Fahrzeug vor dem Transport versiegelt oder abgeschlossen?

JA oder NEIN

Falls JA, wie?

9.4. Falls nummerierte Siegel verwendet werden: Wird der Zugang zu den Siegeln kontrolliert und werden die Nummern aufgezeichnet?

JA oder NEIN

Falls JA, wie?

9.5. Unterzeichnet der jeweilige Transporteur ggf. die Transporteurserklärung?

JA oder NEIN

9.6. Hat die Person, die die Fracht transportiert, besondere Sicherheitskontrollen und eine Schulung des Sicherheitsbewusstseins absolviert, bevor sie zum Transport gesicherter Luftfracht und/oder Luftpost befugt wird?

JA oder NEIN

Falls JA: Beschreibung der Art der Sicherheitskontrollen (beschäftigungsbezogene Überprüfung, Zuverlässigkeitsüberprüfung usw.) und der Art der Schulung (Schulung des Sicherheitsbewusstseins usw.)

9.7. Schlussfolgerung: Reichen die Maßnahmen aus, um Luftfracht oder Luftpost vor unbefugtem Zugriff während des Transports zu schützen?

JA oder NEIN

Falls NEIN, Begründung

Bemerkungen der Stelle

Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit

#### TEIL 10

### **Einhaltung der Vorschriften**

Ziel: Nach Prüfung der Teile 1 bis 9 dieser Prüfliste hat der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit die Schlussfolgerung zu ziehen, ob seine Prüfung vor Ort ergeben hat, dass die Sicherheitskontrollen in Übereinstimmung mit den Zielen dieser Prüfliste für in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost durchgeführt werden.

Zwei unterschiedliche Szenarios sind möglich. Der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit gelangt zu dem Schluss, dass die Stelle

1. die in dieser Prüfliste aufgeführten Ziele einhält. Der benennenden zuständigen Behörde und der validierten Stelle ist innerhalb eines Monats nach der Prüfung vor Ort ein Validierungsbericht zu übermitteln;
2. die in dieser Prüfliste aufgeführten Ziele nicht einhält. In diesem Fall ist die Stelle nicht befugt, gesicherte Luftfracht oder Luftpost zur Beförderung in die EU oder den EWR an ein ACC3 oder einen anderen RA3 zu übergeben. Sie erhält eine Kopie der ausgefüllten Prüfliste mit Angabe der Mängel.

---

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

1 oder 2	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	
Bemerkungen der Stelle	

Name des Validierungsprüfers:

Datum:

Unterschrift:

  

---



- die Verpflichtungserklärung (Anlage 6-H1 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998), unterzeichnet von der validierten Stelle, und
- eine Erklärung der Unabhängigkeit (Anlage 11-A der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998) bezüglich der validierten Stelle, unterzeichnet vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit.

Die Paginierung, das Datum der EU-Validierung der Luftsicherheit und die Paraphierung 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 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 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 geltenden und relevanten Teile der Prüfliste sind entsprechend dem Geschäftsmodell und der Tätigkeit der zu validierenden Stelle 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	
Bezeichnung	
Unternehmen/Einrichtung/Behörde	
UAI	
E-Mail-Adresse	
Telefonnummer (mit internationaler Vorwahl)	
1.4. Name des zu validierenden Luftfahrtunternehmens	
Bezeichnung	

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 oder Luftpost	
Bezeichnung	
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) Integrator f) Charter	
1.7. Name und Funktion der für die Sicherheit von Drittland-Luftfracht oder -Luftpost verantwortlichen Person	
Bezeichnung	
Funktion	
E-Mail-Adresse	
Telefonnummer (mit internationaler Vorwahl)	
1.8. Anschrift der Hauptstelle des Luftfahrtunternehmens am betreffenden Flughafen	
Nummer/Gebäude/Flughafen	
Straße	
Stadt	
Postleitzahl	
Bundesstaat/Bundesland (falls relevant)	
Land	

## 1.9. Anschrift des Hauptsitzes des Luftfahrtunternehmens, z. B. Geschäftssitz

Nummer/Gebäude/Flughafen	
Straße	
Stadt	
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 oder 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, einem von ihm selbst oder von einem reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit benannten geschäftlichen Versender bestätigt und quittiert wurde, andernfalls sind solche Sendungen einer Kontrolle gemäß den Unionsrechtsvorschriften zu unterziehen.

Das ACC3 muss ein Verfahren etabliert haben, mit dem sichergestellt wird, dass geeignete Sicherheitskontrollen für alle in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht und Luftpost angewendet werden, sofern die Fracht oder Post nicht im Einklang mit den Unionsrechtsvorschriften von der Kontrolle ausgenommen ist, und dass die betreffende Fracht oder Post anschließend bis zum Verladen in das Luftfahrzeug geschützt ist. Die 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 von einem von ihm selbst oder von einem reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit benannten geschäftlichen Versender durchgeführt werden.

Bezug: Nummer 6.8.3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

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 oder 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 oder den EWR befördert wird?	

Um welche Art von Stellen handelt es sich? Angabe der Einzelheiten: — privates Abfertigungsunternehmen — behördlich reguliertes Unternehmen — behördliche Kontrollstelle — Sonstige	
2.3. Durch welche Instrumente und Anweisungen (z. B. Beaufsichtigung, Überwachung und Qualitätskontrolle) stellt das Luftfahrtunternehmen sicher, dass die genannten Dienstleister die Sicherheitskontrollen in der erforderlichen Weise durchführen?	
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. Durch welche Instrumente und Anweisungen (z. B. Beaufsichtigung, Überwachung und Qualitätskontrolle) stellt das Luftfahrtunternehmen sicher, dass diese Dienstleister die Sicherheitskontrollen in der erforderlichen Weise durchführen?	
2.6. Wurde für reglementierte Beauftragte oder 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	
2.7. 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 Union zu befördernder Luftfracht/Luftpost ausreichenden Luftsicherheitsmaßnahmen umfasst.

Das Sicherheitsprogramm und die zugehörige Dokumentation des Luftfahrtunternehmens müssen die Grundlage für Sicherheitskontrollen im Einklang mit dem Ziel dieser Prüfliste bilden. Den Luftfahrtunternehmen steht es frei, ihre Dokumentation 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 des Anhangs und Anlage 6-G der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

Anmerkung: Die folgenden in Anlage 6-G der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 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) Kontrollstandard,
- g) Ort der Kontrollen,
- h) Einzelheiten zur Kontrollausrüstung,
- i) Einzelheiten zum Betreiber oder Dienstleister,
- j) Liste der Ausnahmen von den Sicherheitskontrollen,
- 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 oder im EWR zu einem früheren Zeitpunkt vorgelegt? Falls JA: Wurde es für die ACC3-Benennung vorgelegt? 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 oder 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 oder Luftpost haben, die Sicherheitskontrollen unterzogen wird oder wurde,

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

Bezug: Nummer 6.8.3.1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

*Anmerkung:*

- 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 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 oder 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:

<ul style="list-style-type: none"> <li>— die Zuverlässigkeitsüberprüfung</li> <li>— die beschäftigungsbezogene Überprüfung</li> <li>— Kontrolle der Strafregister</li> <li>— Befragungen</li> <li>— sonstige (bitte nähere Angaben)</li> </ul> <p>Erläuterung der Elemente, Angabe der durchführenden Stelle und, sofern zutreffend, des berücksichtigten zurückliegenden Zeitrahmens</p>	
---	--

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:

<ul style="list-style-type: none"> <li>— die Zuverlässigkeitsüberprüfung</li> <li>— die beschäftigungsbezogene Überprüfung</li> <li>— Kontrolle der Strafregister</li> <li>— Befragungen</li> <li>— sonstige (bitte nähere Angaben)</li> </ul> <p>Erläuterung der Elemente, Angabe der durchführenden Stelle und, sofern zutreffend, des berücksichtigten zurückliegenden Zeitrahmens</p>	
---	--

4.5. Erhält das Personal mit direktem und unbegleitetem Zugang zu gesicherter Luftfracht/Luftpost eine Sicherheitsschulung, 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 oder Luftpost annimmt, kontrolliert oder schützt, eine aufgabenspezifische Schulung?

JA oder NEIN	
Falls JA, Angabe der Elemente und der Dauer der Schulung	

4.7. Erhält das unter den Nummern 4.5 und 4.6 genannte Personal Fortbildungen?

JA oder NEIN	
Falls JA, Angabe der Elemente und der Häufigkeit der Fortbildungen	

4.8. Schlussfolgerung: Gewährleisten die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einstellung und Schulung von Personal, dass alle Mitarbeiter mit Zugang zu gesicherter Luftfracht/Luftpost entsprechend zugewiesen und soweit 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:

- Bestätigung, dass die Stelle, welche die Sendung übergibt, in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette für den betreffenden Flughafen oder Betriebsstandort als aktiv aufgeführt ist,
- Überprüfung, ob in der Begleitdokumentation die eindeutige alphanumerische Kennung angegeben ist, die der Stelle, welche die Sendungen übergibt, in der Unionsdatenbank zugeteilt ist,
- bei von einem geschäftlichen Versender eingehenden Sendungen Überprüfung, ob die Stelle in der Datenbank des Luftfahrtunternehmens aufgeführt ist.

Ist in der Begleitdokumentation keine eindeutige alphanumerische Kennung angegeben oder ist das Luftfahrtunternehmen oder die Stelle, welche die Sendungen übergibt, nicht als aktiv in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette aufgeführt oder ist die Stelle im Fall geschäftlichen Versender nicht in der Datenbank des Luftfahrtunternehmens aufgeführt, ist zu unterstellen, dass zuvor keine Sicherheitskontrollen durchgeführt wurden, und sind die Sendungen vor dem Verladen in das Luftfahrzeug durch das ACC3 oder einen anderen RA3 mit EU-Validierung der Luftsicherheit zu kontrollieren.

- d) Überprüfung, ob die Sendung von einer Person übergeben wird, die von einem reglementierten Beauftragten oder bekannten Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit wie in seiner Datenbank aufgelistet oder von einem geschäftlichen Versender eines solchen reglementierten Beauftragten oder von einem von Luftfahrtunternehmen selbst benannten geschäftlichen Versender benannt ist.
- e) Die benannte Person muss dieselbe Person sein, 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.
- f) Gegebenenfalls Überprüfung, ob mit der Sendung alle verlangten sicherheitsrelevanten Informationen vorgelegt werden (Luftfrachtbrief und Informationen zum Sicherheitsstatus in Papierform oder elektronisch, Beschreibung der Sendung und ihre eindeutige Kennung, Gründe für die Erteilung des Sicherheitsstatus, Kontrollmittel und -methoden oder Gründe für die Ausnahme von der Kontrolle), die den angelieferten Luftfracht- und Luftpostsendungen entsprechen;
- g) Überprüfung, ob die Sendung Anzeichen einer Manipulation aufweist, und
- h) Überprüfung, ob die Sendung als Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) zu behandeln ist.

Bezug: Nummern 6.8.3.5, 6.8.3.6, 6.8.3.7 und 6.8.5.4 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

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 anerkannt und in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette und in der vom Luftfahrtunternehmen unterhaltenen Datenbank erfasst ist?

JA oder NEIN

Falls JA, Beschreibung des Verfahrens

5.2. Prüft das Luftfahrtunternehmen die Angabe der UAI in der Begleitdokumentation von Sendungen, die von einem anderen ACC3, RA3 oder KC3 angenommen werden, und bestätigt den aktiven Status des ACC3, RA3 oder KC3 in der Datenbank zur Sicherheit der Lieferkette?

JA oder NEIN

5.3. Hat die Stelle ein Verfahren um sicherzustellen, dass die Sendung als Sendung unbekannter Herkunft behandelt wird, wenn in der Begleitdokumentation keine UAI angegeben ist oder der Status der Stelle, von der die Fracht angenommen wird, in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette nicht aktiv ist?

JA oder NEIN

5.4. Benennt das Luftfahrtunternehmen Versender als AC3?

JA oder NEIN

Falls JA, Beschreibung des Verfahrens und der Sicherheitsmaßnahmen, die das Luftfahrtunternehmen von dem Versender verlangt

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

JA oder NEIN, Erläuterung

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

JA oder NEIN

Falls JA, Beschreibung des Verfahrens

5.7. 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

Wenn JA, wie?

Beschreibung des Verfahrens

5.8. 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.)

5.9. Wenn das Luftfahrtunternehmen den Transit von Luftfracht oder 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 oder den EWR zu befördernden Fracht und Post angewendet?

5.10. Wenn das Luftfahrtunternehmen die Umladung von Luftfracht oder 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 oder den EWR zu befördernden Fracht und Post angewendet?

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

JA oder NEIN

5.12. 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 einer Stelle mit EU-Validierung der Luftsicherheit, die von der zuständigen Behörde eines EU-Mitgliedstaats als reglementierter Beauftragter in einem Drittland (RA3) oder als bekannter Versender in einem Drittland (KC3) benannt wurde, oder von einem von ihm selbst oder von einem reglementierten Beauftragten in einem Drittland benannten geschäftlichen Versender (AC3) kommt.

Für die Überwachung des sicherheitsrelevanten Auditpfads muss das ACC3 den aktiven Status des RA3 und des KC3 in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette überprüfen und 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 einer Geschäftsadresse,
- Art der Geschäftstätigkeit, ausgenommen sensible Geschäftsinformationen,
- Kontaktangaben, auch in Bezug auf die für die Sicherheit verantwortliche(n) Person(en),
- die eindeutige alphanumerische Kennung in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette oder, falls die Stelle ein AC3 ist, die Nummer der Eintragung in das gesetzlich vorgesehene Register.

Bei der Annahme von Luftfracht oder Luftpost von einem RA3 oder KC3 muss das ACC3 in der Unionsdatenbank prüfen, ob die Stelle als aktiv aufgeführt ist und ob der AC3 in der Datenbank des Luftfahrtunternehmens eingetragen ist. Wenn der Status des RA3 oder KC3 nicht aktiv ist oder der AC3 nicht in der Datenbank eingetragen ist, muss die von dieser Stelle übergebene Luftfracht oder Luftpost vor dem Verladen kontrolliert werden.

Bezug: Nummer 6.8.3.5 Buchstabe a und Nummer 6.8.5.4 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

6.1. 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 anerkannt und in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette und in der vom Luftfahrtunternehmen unterhaltenen Datenbank erfasst ist?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	

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

- als reglementierte Beauftragte in einem Drittland (RA3) benannten Stellen
- als bekannte Versender in einem Drittland (KC3) benannten Stellen
- von einem RA3 oder vom Luftfahrtunternehmen (AC3) als geschäftliche Versender benannten Stellen

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

6.3. Hat das Personal, das Luftfracht und Luftpost annimmt, leicht Zugang zur Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette und zur Datenbank des Luftfahrtunternehmens?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	

6.4. Wird die Datenbank regelmäßig aktualisiert, sodass sie zuverlässige Daten für das Personal enthält, das Luftfracht und Luftpost annimmt?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Erläuterung	

6.5. Schlussfolgerung: Unterhält das Luftfahrtunternehmen eine Datenbank, welche die volle Transparenz in ihren Beziehungen zu Stellen gewährleistet, von denen es direkt (kontrollierte oder sicherheitskontrollierte) Fracht oder Post zur Beförderung in die EU oder 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 Union in die EU oder den EWR befördert werden soll, mit den in Unionsrechtsvorschriften festgelegten Mitteln oder Methoden so kontrolliert wird, 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 Unionsanforderungen durchgeführt wird. Die Kontrollverfahren müssen gegebenenfalls die Behandlung von Fracht und Post im Transfer und 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.

Bezug: Nummern 6.8.3.1, 6.8.3.2 und 6.8.3.3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

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

<p>Falls JA, Angabe von Einzelheiten.</p> <p>Gegebenenfalls Angaben zu den vom Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens erfassten Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Bezeichnung</li> <li>— Anschrift am betreffenden Standort</li> <li>— ggf. AEO-Status</li> </ul>	
--	--

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 oder 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. Ist die Stelle in der Lage, die geeigneten Sicherheitskontrollen anzufordern, wenn die Kontrollen durch eine der oben genannten Stellen durchgeführt werden?

JA oder NEIN

Falls NEIN, Angabe von Einzelheiten

7.3. Durch welche Instrumente und Anweisungen (z. B. Beaufsichtigung, Überwachung und Qualitätskontrolle) stellt die Stelle sicher, dass diese Dienstleister die Sicherheitskontrollen in der erforderlichen Weise durchführen?

7.4. 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

7.5. Sind die verwendete Ausrüstung oder die verwendeten Methoden (z. B. Sprengstoffspürhunde) in der neuesten Liste mit Vorgaben der EU, ECAC (European Civil Aviation Conference) oder TSA (Transportation Security Administration der USA) 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

7.6. Wird die Ausrüstung gemäß dem Betriebskonzept des Herstellers (CONOPS) verwendet und wird sie regelmäßig getestet und gewartet?

JA oder NEIN

Falls JA, Beschreibung des Verfahrens

7.7. Wenn Sprengstoffspürhunde eingesetzt werden, haben sie ein Erst- und Folgetraining erhalten und wurden sie einem Genehmigungs- und Qualitätskontrollverfahren nach einem Standard unterzogen, der den EU- oder TSA-Anforderungen gleichwertig ist?

JA oder NEIN

Falls JA, Beschreibung des gesamten Verfahrens und der diesbezüglichen Dokumentation zur Bewertung

7.8. Wenn Sprengstoffspürhunde eingesetzt werden, ist das Kontrollverfahren nach der Einsatzmethode den EU- oder TSA-Standards gleichwertig?

JA oder NEIN

Falls JA, Beschreibung des gesamten Verfahrens und der diesbezüglichen Dokumentation zur Bewertung

7.9. 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 verborgen sind

7.10. 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?

7.11. Sind Sendungen von Kontrollen befreit?

JA oder NEIN

7.12. Gibt es Ausnahmen, die nicht der EU-Liste entsprechen?

JA oder NEIN

Falls JA, Darlegung

7.13. Wird der Zugang zum Kontrollbereich überwacht, um sicherzustellen, dass nur zugelassenes und ausgebildetes Personal Zugang hat?

JA oder NEIN

Falls JA, Beschreibung

7.14. Ist ein Qualitätskontroll- oder Testverfahren etabliert?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	

7.15. Schlussfolgerung: Wird Luftfracht oder Luftpost mit einem der Mittel oder einer der Methoden nach Nummer 6.2.1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 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

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 oder 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 6.8.3.6 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

*Anmerkung:* HRCM-Sendungen, die für die Beförderung in die EU oder 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 eingerichtete 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

Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit

#### TEIL 9

#### Schutz

Ziel: Das ACC3 muss Verfahren etabliert haben, die gewährleisten, dass in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder 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 (Streifengänge, geschultes Personal usw.) und technischen Mitteln (Videoüberwachung, Einbruch-Alarmanlagen usw.).

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

Bezug: Nummer 6.8.3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

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 oder den EWR befördert wird?

Um welche Art von Stellen handelt es sich? Angabe der Einzelheiten:

- 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 oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder 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	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

#### TEIL 10

### Begleitdokumentation

Ziel: Das ACC3 stellt sicher, dass die Begleitdokumentation einer Sendung, bei der das ACC3 Sicherheitskontrollen angewandt hat (zum Beispiel Kontrolle, Schutz), mindestens Folgendes enthält:

- a) die von der benennenden zuständigen Behörde vergebene eindeutige alphanumerische Kennung und
- b) die eindeutige Kennung der Sendung, z. B. Nummer des Luftfrachtbriefs (HAWB oder MAWB), falls zutreffend, und
- c) den Inhalt der Sendung und
- d) den wie folgt angegebenen Sicherheitsstatus:
  - „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 in einem Drittland kann das ACC3 oder ein Luftfahrtunternehmen, das von einem von der ACC3-Regelung ausgenommenen Drittland ankommt, die Sicherheitsstatuserklärung abgeben.

Wenn der Sicherheitsstatus vom ACC3 erteilt wird, gibt das Luftfahrtunternehmen zusätzlich die Gründe für die Erteilung an, z. B. die angewandten Kontrollmittel oder -methoden oder die Gründe für die Ausnahme der Sendung von der Kontrolle, in Anwendung der Standards gemäß der Regelung für die Erklärung zur Sicherheit der Sendung.

Erfolgte die Feststellung des Sicherheitsstatus und die Erstellung der Begleitdokumentation durch einen vorgelagerten RA3 oder ein anderes ACC3, so überprüft das ACC3 während des Annahmeverfahrens, dass die Begleitdokumentation die oben genannten Angaben enthält.

Die Begleitdokumentation der Sendung kann entweder in Form eines Luftfrachtbriefs, gleichwertiger postalischer Unterlagen oder in einer gesonderten Erklärung entweder in elektronischem Format oder schriftlich vorliegen.

Bezug: Nummer 6.3.2.6 Buchstabe d, Nummern 6.8.3.4, 6.8.3.5, 6.8.3.6 und 6.8.3.7 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

10.1. Stellt das Luftfahrtunternehmen sicher, dass eine geeignete Begleitdokumentation erstellt wird und gibt es die gemäß Nummer 6.3.2.6 Buchstabe d sowie den Nummern 6.8.3.4, 6.8.3.5 und 6.8.3.6 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 erforderlichen Informationen an?

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

10.2. Enthält die Dokumentation die eindeutige alphanumerische ACC3-Kennung des Luftfahrtunternehmens?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Begründung	

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

JA oder NEIN	
Beschreibung, wie dies angegeben wird	

10.4. Schlussfolgerung: Ist das Dokumentationsverfahren ausreichend, um zu gewährleisten, dass Fracht oder Post mit einer ordnungsgemäßen Begleitdokumentation versehen ist, in welcher der Sicherheitsstatus und alle erforderlichen Angaben korrekt angegeben sind?

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

#### TEIL 11

#### **Einhaltung der Bestimmungen**

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

Die Schlussfolgerungen können einen der folgenden vier Fälle umfassen:

1. Das Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens entspricht der Anlage 6-G der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 und die Prüfung vor Ort bestätigt die Einhaltung des Ziels der Prüfliste oder
2. das Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens entspricht der Anlage 6-G der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998, aber die Prüfung vor Ort bestätigt die Einhaltung des Ziels der Prüfliste nicht oder

3. das Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens entspricht nicht der Anlage 6-G der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998, aber die Prüfung vor Ort bestätigt die Einhaltung des Ziels der Prüfliste oder
4. das Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens entspricht nicht der Anlage 6-G der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 und die Prüfung vor Ort bestätigt die Einhaltung des Ziels der Prüfliste nicht.

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

1, 2, 3 oder 4	
Bemerkungen 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 und die Position der Kontaktperson und das Datum des Besuchs oder der Befragung an.

Name der Stelle	Name der Kontaktperson	Position der Kontaktperson	Datum des Besuchs oder der Befragung

**ANLAGE 6-C4**

VALIDIERUNGSPRÜFLISTE FÜR BEKANNTE VERSENDER MIT EU-VALIDIERUNG DER LUFTSICHERHEIT IN EINEM DRITTLAND

Stellen in Drittländern haben die Möglichkeit, Teil der sicheren Lieferkette eines ACC3 (*Luftfahrtunternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittlandsflughafen in die Union befördert*) zu werden, indem sie die Benennung als bekannter Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland (KC3) beantragen. Ein KC3 ist eine Fracht abfertigende Stelle in einem Drittland, die auf der Grundlage einer EU-Validierung der Luftsicherheit validiert und als solche zugelassen wurde.

Ein KC3 stellt sicher, dass die Sicherheitskontrollen für Sendungen in die Union <sup>(1)</sup> durchgeführt wurden und die Sendungen ab dem Zeitpunkt der Durchführung der Sicherheitskontrollen bis zur Übergabe an ein ACC3 oder einen reglementierten Beauftragten mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland (RA3) vor unbefugtem Eingriff geschützt wurden.

Die Voraussetzungen für die Beförderung von Luftfracht oder Luftpost in die Union (EU) oder nach Island, Norwegen und in die Schweiz sind in der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 festgelegt.

Die Prüfliste ist das vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit zu verwendende Instrument für die Bewertung des Niveaus der Sicherheitsmaßnahmen, die auf Luftfracht oder Luftpost in die EU oder in den EWR <sup>(2)</sup> von der Stelle, die die Benennung als KC3 beantragt, oder unter deren Verantwortung angewendet werden. Die Prüfliste ist nur in den unter Nummer 6.8.5.1 Buchstabe b des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 aufgeführten Fällen zu verwenden. In den unter Nummer 6.8.5.1 Buchstabe a des genannten Anhangs aufgeführten Fällen hat der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit die ACC3-Prüfliste zu verwenden.

Der benennenden 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 ausgefüllte Prüfliste, unterzeichnet vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit, ggf. mit Bemerkungen der validierten Stelle, und

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

<sup>(2)</sup> Luftfracht oder Luftpost oder Luftfahrzeuge in die EU oder den EWR in dieser Prüfliste entspricht Luftfracht oder Luftpost oder Luftfahrzeugen mit Ziel in der Union, Island, Norwegen und der Schweiz.

- die Verpflichtungserklärung (Anlage 6-H3 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998), unterzeichnet von der validierten Stelle, und
- eine Erklärung der Unabhängigkeit (Anlage 11-A der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998) bezüglich der validierten Stelle, unterzeichnet vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit.

Die Paginierung, das Datum der EU-Validierung der Luftsicherheit und die Paraphierung auf jeder Seite durch den Validierungsprüfer und die validierte Stelle weisen die Integrität des Validierungsberichts nach.

Der KC3 darf den Bericht in seinen geschäftlichen Beziehungen zu jedem ACC3 und RA3 verwenden.

Der Validierungsbericht ist standardmäßig in englischer Sprache zu verfassen.

Für die Teile, die nicht anhand der Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 bewertet werden können, werden als grundlegende Normen die ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen (SARP) von Anhang 17 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt und das Anleitungsmaterial aus dem ICAO-Handbuch für die Luftsicherheit (Doc 8973-Restricted) verwendet.

#### **Ausfüllhinweise:**

1. Alle geltenden und relevanten Teile der Prüfliste sind entsprechend dem Geschäftsmodell und der Tätigkeit der zu validierenden Stelle auszufüllen. Sind keine Informationen verfügbar, ist dies zu erläutern.
2. 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

#### **Organisation und Zuständigkeiten**

##### 1.1. Datum/Daten der Validierung

vollständiges Datumsformat, z. B. 01.10.2012 bis 02.10.2012

TT/MM/JJJJ	
------------	--

##### 1.2. Ggf. Datum der vorhergehenden Validierung

TT/MM/JJJJ	
------------	--

Frühere KC3-Registriernummer, falls vorhanden	
---	--

AEO-Zertifikat/C-TPAT-Status/andere Bescheinigungen, falls vorhanden	
--	--

##### 1.3. Angaben zum Validierungsprüfer für die Luftsicherheit

Bezeichnung	
-------------	--

Unternehmen/Einrichtung/Behörde	
---------------------------------	--

Eindeutige alphanumerische Kennung (UAI)	
--	--

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

Telefonnummer (mit internationaler Vorwahl)	
---	--

## 1.4. Name der Stelle

Bezeichnung	
Unternehmensnummer (z. B. Handelsregisternummer, falls zutreffend)	
Nummer/Einheit/Gebäude	
Straße	
Stadt	
Postleitzahl	
Bundesstaat/Bundesland (falls relevant)	
Land	
Postfachanschrift, falls vorhanden	

## 1.5. Hauptadresse der Stelle (falls abweichend von der zu validierenden Betriebsstätte)

Nummer/Einheit/Gebäude	
Straße	
Stadt	
Postleitzahl	
Bundesstaat/Bundesland (falls relevant)	
Land	
Postfachanschrift, falls vorhanden	

## 1.6. Art der Geschäftstätigkeit — Art der abgefertigten Fracht

Welche Geschäftstätigkeiten werden ausgeübt und welche Art von Fracht wird in den Räumlichkeiten des Antragstellers bearbeitet?	
---	--

## 1.7. Ist der Antragsteller verantwortlich für ...?

a) Produktion b) Verpackung c) Lagerung d) Versand e) Sonstiges — Einzelheiten angeben	
--	--

## 1.8. Ungefähre Zahl der Beschäftigten in der Betriebsstätte

Zahl	
------	--

## 1.9. Name und Funktion der für die Sicherheit von Drittland-Luftfracht oder -Luftpost verantwortlichen Person

Bezeichnung	
-------------	--

Funktion	
----------	--

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

Telefonnummer (mit internationaler Vorwahl)	
---	--

## TEIL 2

**Organisation und Zuständigkeiten des bekannten Versenders mit EU-Validierung der  
Luftsicherheit in einem Drittland**

Ziel: Es darf keine Luftfracht oder Luftpost in die EU oder den EWR befördert werden, ohne Sicherheitskontrollen unterzogen worden zu sein. Fracht und Post, die ein KC3 einem ACC3 oder RA3 übergibt, darf nur dann als sichere Fracht oder Post akzeptiert werden, wenn solche Sicherheitskontrollen vom KC3 durchgeführt werden. Einzelheiten dieser Kontrollen sind in den folgenden Teilen dieser Prüfliste angegeben.

Der KC3 muss über Verfahren verfügen, um sicherzustellen, dass geeignete Kontrollen für alle Luftfracht und Luftpost in die EU oder den EWR durchgeführt werden, und dass sichere Fracht oder Post geschützt wird, bis sie einem ACC3 oder RA3 übergeben wird. Sicherheitskontrollen stellen hinreichend sicher, dass in der Sendung keine verbotenen Gegenstände verborgen sind.

Bezug: Nummer 6.8.3 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998.

## 2.1. Verfügt die Stelle über ein Sicherheitsprogramm?

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

Falls NEIN, weiter mit Nummer 2.5	
-----------------------------------	--

## 2.2. Informationen zum Sicherheitsprogramm der Stelle

Datum (vollständiges Format TT/MM/JJJJ)	
---	--

Version	
---------	--

Wurde das Sicherheitsprogramm der zuständigen Behörde des Staats, in dem sich die Stelle befindet, vorgelegt oder von dieser genehmigt? Falls JA, Beschreibung des Verfahrens	
---	--

## 2.3. Deckt das Sicherheitsprogramm die in der Prüfliste (Teile 4 bis 11) aufgeführten Elemente in ausreichendem Maße ab?

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

Falls NEIN, Angabe der Gründe	
-------------------------------	--

2.4. Ist das Sicherheitsprogramm schlüssig, robust und vollständig?

JA oder NEIN

Falls NEIN, Begründung

2.5. Verfügt die Stelle über einen Prozess, um zu gewährleisten, dass die in die EU/den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost angemessenen Sicherheitskontrollen unterzogen wird, bevor sie einem ACC3 oder einem RA3 übergeben wird?

JA oder NEIN

Falls JA, Beschreibung des Verfahrens

2.6. Verfügt die Stelle über ein Managementsystem (z. B. Instrumente, Anweisungen), um zu gewährleisten, dass die erforderlichen Sicherheitskontrollen durchgeführt werden?

JA oder NEIN

Falls JA, Beschreibung des Managementsystems und Erläuterung, ob es von der zuständigen Behörde oder einer anderen Stelle genehmigt, geprüft oder bereitgestellt wird.

Falls NEIN, Erläuterung, wie die Stelle gewährleistet, dass Sicherheitskontrollen in der erforderlichen Weise durchgeführt werden.

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

Bemerkungen der Stelle

Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit

### TEIL 3

#### Identifizierbare Luftfracht oder Luftpost

Ziel: Ermittlung des Zeitpunkts oder des Orts, ab dem Fracht oder Post als Luftfracht oder Luftpost identifizierbar ist.

3.1. Durch eine Inspektion von Produktion, Verpackung, Lagerung, Auswahl, Versand und allen anderen relevanten Bereichen ist zu ermitteln, wo und wie eine in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht- oder Luftpost-Sendung als solche identifizierbar wird.

Beschreibung

Bemerkungen der Stelle

Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit

Detaillierte Angaben über den Schutz identifizierbarer Luftfracht oder Luftpost vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation sollten in Teil 6 bis 9 gemacht werden.

## TEIL 4

**Einstellung und Schulung von Personal**

Ziel: Um zu gewährleisten, dass die erforderlichen Sicherheitskontrollen durchgeführt werden, setzt der KC3 verantwortungsvolle und kompetente Mitarbeiter für die Tätigkeiten auf dem Gebiet der Sicherung von Luftfracht oder Luftpost ein. Mitarbeiter mit Zugang zu identifizierbarer Luftfracht müssen über alle Kompetenzen verfügen, die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich sind, und angemessen ausgebildet sein.

Zu diesem Zweck muss der KC3 über Verfahren verfügen, die gewährleisten, dass alle Mitarbeiter (unbefristet und befristet Beschäftigte, Leiharbeitnehmer, Fahrer usw.), die direkten und unbegleiteten Zugang zu Luftfracht oder Luftpost haben, die Sicherheitskontrollen unterzogen wird oder wurde,

- a) erstmaligen und wiederkehrenden beschäftigungsbezogenen Überprüfungen oder Zuverlässigkeitsüberprüfungen unterzogen wurden, die mindestens die Anforderungen der örtlichen Behörden des validierten KC3-Betriebs erfüllen, und
- b) eine erstmalige Sicherheitsschulung und Sicherheitsfortbildungen gemäß den Anforderungen der örtlichen Behörden des validierten KC3-Betriebs absolviert haben, sodass sie sich ihrer Sicherheitsverantwortung bewusst sind.

*Anmerkung:*

- 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 oder für den unbegleiteten Zugang zu Sicherheitsbereichen (Begriffsbestimmung in ICAO-Anhang 17).
- Eine beschäftigungsbezogene Überprüfung umfasst zumindest die Feststellung der Identität der betreffenden Person anhand der zum Nachweis vorgelegten Papiere, die Erfassung aller Beschäftigungsverhältnisse, Aus- und Weiterbildungszeiten und jeglicher Lücken mindestens während der letzten fünf Jahre und die Aufforderung der betreffenden Person zur Unterzeichnung einer Erklärung, in der sämtliche Straffälligkeiten in allen Staaten des Wohnsitzes mindestens während der letzten fünf Jahre aufgeführt sind (Begriffsbestimmung der Europäischen Union).

Bezug: Nummer 6.8.3.1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

4.1. Besteht ein Verfahren, mit dem sichergestellt wird, dass alle Mitarbeiter mit Zugang zu identifizierbarer Luftfracht oder Luftpost einer beschäftigungsbezogenen Überprüfung unterliegen, 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?	

4.2. Umfasst das Verfahren:

<input type="checkbox"/> die Zuverlässigkeitsüberprüfung <input type="checkbox"/> die beschäftigungsbezogene Überprüfung <input type="checkbox"/> Kontrolle der Strafregister <input type="checkbox"/> Befragungen <input type="checkbox"/> 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. Wird Personal mit Zugang zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost geschult, bevor es Zugang zu identifizierbarer Luftfracht oder Luftpost erhält?

JA oder NEIN

Falls JA, Angabe der Elemente und der Dauer der Schulung

4.6. Erhält das unter Nummer 4.5 genannte Personal Fortbildungen?

JA oder NEIN

Falls JA, Angabe der Elemente und der Häufigkeit der Fortbildungen

4.7. Schlussfolgerung: Gewährleisten die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einstellung und Schulung von Personal, dass alle Mitarbeiter mit Zugang zu in die EU oder den EWR zu befördernder Luftfracht oder Luftpost entsprechend rekrutiert und soweit geschult wurden, dass sie sich ihrer Sicherheitsverantwortung bewusst sind?

JA oder NEIN

Falls NEIN, Begründung

Bemerkungen der Stelle

Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit

## TEIL 5

**Physische Sicherheit**

Ziel: Der KC3 muss über Verfahren verfügen, mit denen sichergestellt wird, dass identifizierbare in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation geschützt ist. Wenn solche Fracht oder Post nicht geschützt wird, kann sie einem ACC3 oder RA3 nicht als sichere Fracht oder Post übergeben werden.

Die Stelle hat zu belegen, wie ihre Betriebsstätte oder Räumlichkeiten geschützt werden und dass einschlägige Verfahren für die Zugangskontrolle eingerichtet sind. Wesentlich ist, dass der Zugang zu dem Bereich, in dem identifizierbare Luftfracht oder Luftpost bearbeitet oder gelagert wird, kontrolliert wird. Alle Türen, Fenster und sonstigen Zugänge zu in die EU oder den EWR zu befördernder sicherer Luftfracht oder Luftpost müssen gesichert sein oder einer Zugangskontrolle unterliegen.

Physische Sicherheit kann unter anderem mit folgenden Mitteln gewährleistet werden:

- physische Hindernisse wie Zäune oder Barrieren,
- technische Mittel unter Verwendung von Alarmanlagen und/oder Videoüberwachung,
- personelle Mittel, z. B. mit Überwachungstätigkeiten betrautes Personal.

Bezug: Nummer 6.8.3.1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

5.1. Unterliegen alle Zugänge zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost einer Zugangskontrolle und ist der Zugang auf befugte Personen beschränkt?

JA oder NEIN	
Falls JA: Wie wird der Zugang kontrolliert? Erläuterung und Beschreibung. Mehrere Antworten sind möglich. <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> durch Sicherheitspersonal</li> <li><input type="checkbox"/> durch anderes Personal</li> <li><input type="checkbox"/> manuelle Überprüfung, falls Personen der Zugang zu dem Bereich gestattet wird</li> <li><input type="checkbox"/> elektronische Zugangskontrollsysteme</li> <li><input type="checkbox"/> Sonstiges (bitte angeben)</li> </ul>	
Falls JA: Wie wird gewährleistet, dass eine Person zugangsberechtigt ist? Erläuterung und Beschreibung. Mehrere Antworten sind möglich. <ul style="list-style-type: none"> <li>— Verwendung eines Firmenausweises</li> <li>— Verwendung eines Ausweises anderer Art, z. B. Personalausweis oder Führerschein</li> <li>— vom (Sicherheits-)Personal verwendete Liste befugter Personen</li> <li>— elektronische Zugangsbefugnis, z. B. durch Verwendung eines Mikrochips</li> <li>— Aushändigung von Schlüsseln oder Zugangscodes ausschließlich an befugtes Personal</li> <li>— Sonstiges (bitte angeben)</li> </ul>	

5.2. Sind alle Zugangspunkte zu identifizierbarer Luftfracht oder Luftpost gesichert? Dazu gehören auch Zugangspunkte, die nicht ständig in Gebrauch sind, sowie Zugangspunkte, die in der Regel nicht als solche genutzt werden, z. B. Fenster.

JA oder NEIN	
Falls JA: Wie werden diese Zugangspunkte gesichert? Erläuterung und Beschreibung. Mehrere Antworten sind möglich.	
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Anwesenheit von Sicherheitspersonal</li> <li>— elektronische Zugangskontrollsysteme, die nur jeweils einer Person Zugang gewähren</li> <li>— Barrieren, z. B. Fensterläden oder Schlösser</li> <li>— Videoüberwachung</li> <li>— Einbruchalarmanlage</li> </ul>	

5.3. Werden zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Räumlichkeiten im Allgemeinen ergriffen?

JA oder NEIN	
Falls JA: Erläuterung und Beschreibung der Maßnahmen	
<input type="checkbox"/> Zäune oder Barrieren <input type="checkbox"/> Videoüberwachung <input type="checkbox"/> Einbruchalarmanlage <input type="checkbox"/> Überwachung und Streifengänge <input type="checkbox"/> Sonstiges (bitte angeben)	

5.4. Ist das Gebäude solide gebaut?

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

5.5. Schlussfolgerung: Reichen die von der Stelle getroffenen Maßnahmen aus, um den unbefugten Zugang zu denjenigen Teilen der Betriebsstätte und Räumlichkeiten zu verhindern, in denen in die EU oder den EWR zu befördernde identifizierbare Luftfracht oder Luftpost bearbeitet oder gelagert wird?

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

#### TEIL 6

#### Produktion

Ziel: Der KC3 muss über Verfahren verfügen, mit denen sichergestellt wird, dass identifizierbare in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost während des Produktionsprozesses vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation geschützt ist. Wenn solche Fracht oder Post nicht geschützt wird, kann sie einem ACC3 oder RA3 nicht als sichere Fracht oder Post übergeben werden.

Die Stelle muss nachweisen, dass der Zugang zum Produktionsbereich kontrolliert und der Produktionsprozess beaufsichtigt wird. Wenn das Produkt im Laufe des Produktionsprozesses als in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost identifizierbar wird, hat die Stelle nachzuweisen, dass Maßnahmen getroffen werden, um die Luftfracht oder Luftpost ab dieser Phase vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen.

*Diese Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt im Laufe des Produktionsprozesses als in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost identifiziert werden kann.*

6.1. Wird der Zugang zum Produktionsbereich kontrolliert und ist er auf befugte Personen beschränkt?

JA oder NEIN	
Falls JA: Erläuterung, wie die Zugangskontrolle und Beschränkung auf befugte Personen erfolgt	

6.2. Wird der Produktionsprozess beaufsichtigt?

JA oder NEIN	
Falls JA: Erklärung, wie die Beaufsichtigung erfolgt	

6.3. Sind Kontrollen eingerichtet, mit denen eine Manipulation während der Produktionsphase verhindert werden kann?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	

6.4. Schlussfolgerung: Reichen die von der Stelle getroffenen Maßnahmen aus, um identifizierbare in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost während der Produktion vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen?

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

#### TEIL 7

### Verpackung

Ziel: Der KC3 muss über Verfahren verfügen, mit denen sichergestellt wird, dass identifizierbare in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost während des Verpackungsprozesses vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation geschützt ist. Wenn solche Fracht oder Post nicht geschützt wird, kann sie einem ACC3 oder RA3 nicht als sichere Fracht oder Post übergeben werden.

Die Stelle muss nachweisen, dass der Zugang zum Verpackungsbereich kontrolliert und der Verpackungsprozess beaufsichtigt wird. Wenn das Produkt während des Verpackens als in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost identifizierbar wird, hat die Stelle nachzuweisen, dass Maßnahmen getroffen werden, um die Luftfracht/Luftpost ab dieser Phase vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen. Alle fertigen Güter sind vor dem Verpacken zu kontrollieren.

Diese Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt im Laufe des Verpackungsprozesses als in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost identifiziert werden kann.

7.1. Wird der Zugang zum Verpackungsbereich kontrolliert und ist er auf befugte Personen beschränkt?

JA oder NEIN	
Falls JA: Erläuterung, wie die Zugangskontrolle und Beschränkung auf befugte Personen erfolgt	

7.2. Wird der Verpackungsprozess beaufsichtigt?

JA oder NEIN	
Falls JA: Erklärung, wie die Beaufsichtigung erfolgt	

7.3. Sind Kontrollen eingerichtet, mit denen eine Manipulation während der Verpackungsphase verhindert werden kann?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	

7.4. Beschreibung der fertigen Außenverpackung:

a) Ist die fertige Außenverpackung robust?

JA oder NEIN	
Beschreibung	

b) Ist die fertige Außenverpackung manipulationssicher?

JA oder NEIN	
Falls JA: Beschreibung, mit welchem Verfahren die Verpackung manipulationssicher gemacht wird, z. B. durch Verwendung nummerierter Siegel, besonderer Stempel oder Sicherheitsbänder usw.	
Falls NEIN: Beschreibung der zur Gewährleistung der Integrität der Sendungen getroffenen Schutzmaßnahmen	

7.5. Schlussfolgerung: Reichen die von der Stelle getroffenen Maßnahmen aus, um identifizierbare in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost während des Verpackens vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen?

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

## TEIL 8

**Lagerung**

Ziel: Der KC3 muss über Verfahren verfügen, mit denen sichergestellt wird, dass identifizierbare in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost während der Lagerung vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation geschützt ist. Wenn solche Fracht oder Post nicht geschützt wird, kann sie einem ACC3 oder RA3 nicht als sichere Fracht oder Post übergeben werden.

Die Stelle muss nachweisen, dass der Zugang zum Lagerbereich kontrolliert wird. Wenn das Produkt während der Lagerung als in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost identifizierbar wird, hat die Stelle nachzuweisen, dass Maßnahmen getroffen werden, um die Luftfracht oder Luftpost ab dieser Phase vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen.

*Diese Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt im Laufe der Lagerung als in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht/Luftpost identifiziert werden kann.*

8.1. Wird der Zugang zum Lagerbereich kontrolliert und ist er auf befugte Personen beschränkt?

JA oder NEIN	
Falls JA: Erläuterung, wie die Zugangskontrolle und Beschränkung auf befugte Personen erfolgt	

8.2. Wird die fertige und verpackte Luftfracht oder Luftpost sicher gelagert und auf Manipulation kontrolliert?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	
Falls NEIN: Erläuterung, wie die Stelle gewährleistet, dass die fertige und verpackte in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht und Luftpost vor unbefugtem Eingriff und Manipulation geschützt wird	

8.3. Schlussfolgerung: Reichen die von der Stelle getroffenen Maßnahmen aus, um identifizierbare in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost während der Lagerung vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen?

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

## TEIL 9

**Versand**

Ziel: Der KC3 muss über Verfahren verfügen, mit denen sichergestellt wird, dass identifizierbare in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost während des Versandprozesses vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation geschützt ist. Wenn solche Fracht oder Post nicht geschützt wird, darf sie einem ACC3 oder RA3 nicht als sichere Fracht oder Post übergeben werden.

Die Stelle muss nachweisen, dass der Zugang zum Versandbereich kontrolliert wird. Wenn das Produkt während des Versands als in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost identifizierbar wird, hat die Stelle nachzuweisen, dass Maßnahmen getroffen werden, um die Luftfracht oder Luftpost ab dieser Phase vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen.

Diese Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt im Laufe des Versandprozesses als in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost identifiziert werden kann.

9.1. Wird der Zugang zum Versandbereich kontrolliert und ist er auf befugte Personen beschränkt?

JA oder NEIN	
Falls JA: Erläuterung, wie die Zugangskontrolle und Beschränkung auf befugte Personen erfolgt	

9.2. Wer hat Zugang zum Versandbereich? Mehrere Antworten sind möglich.

<input type="checkbox"/> Mitarbeiter der Stelle <input type="checkbox"/> Fahrer <input type="checkbox"/> Besucher <input type="checkbox"/> Auftragnehmer <input type="checkbox"/> Sonstige (Einzelangaben)	
--	--

9.3. Wird der Versandprozess beaufsichtigt?

JA oder NEIN	
Falls JA: Erklärung, wie die Beaufsichtigung erfolgt	

9.4. Sind Kontrollen eingerichtet, um Manipulationen im Versandbereich zu verhindern?

JA oder NEIN	
Falls JA, Beschreibung	

9.5. Schlussfolgerung: Reichen die von der Stelle getroffenen Maßnahmen aus, um identifizierbare in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost während des Versandprozesses vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation zu schützen?

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

#### TEIL 10

#### Sendungen anderen Ursprungs

Ziel: Der KC3 verfügt über Verfahren, mit denen sichergestellt wird, dass Fracht oder Post, deren Ursprung er nicht selbst ist, einem ACC3 oder RA3 nicht als sichere Fracht oder Post übergeben werden.

Ein KC3 kann Sendungen, deren Ursprung er nicht selbst ist, einem RA3 oder ACC3 übergeben, sofern

- a) diese Sendungen von Sendungen getrennt werden, deren Ursprung er selbst ist, und
- b) der Ursprung eindeutig auf der Sendung oder in Begleitdokumenten angegeben ist.

Alle derartigen Sendungen müssen von einem RA3 oder ACC3 kontrolliert werden, bevor sie in ein Luftfahrzeug verladen werden.

10.1. Nimmt die Stelle Fracht- oder Postsendungen, die auf dem Luftweg befördert werden sollen, von einer anderen Stelle entgegen?

JA oder NEIN	
Falls JA: Wie werden diese Sendungen von der eigenen Fracht oder Post des Unternehmens getrennt gehalten und wie werden sie für den reglementierten Beauftragten oder Transporteur gekennzeichnet?	
Bemerkungen der Stelle	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	

#### TEIL 11

#### Dokumentation

Ziel: Der KC3 stellt sicher, dass die Begleitdokumentation einer Sendung, bei der der KC3 Sicherheitskontrollen angewandt hat (zum Beispiel Schutz), mindestens Folgendes enthält:

- a) die von der benennenden zuständigen Behörde vergebene eindeutige alphanumerische Kennung und
- b) den Inhalt der Sendung.

Die Begleitdokumentation der Sendung kann entweder in elektronischer Form oder schriftlich vorliegen.

Bezug: Nummer 6.8.3.4 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

11.1. Stellt die Stelle sicher, dass eine geeignete Begleitdokumentation erstellt wird, welche die von der benennenden zuständigen Behörde vergebene eindeutige alphanumerische Kennung und eine Beschreibung der Sendung enthalten?

JA oder NEIN	
Falls NEIN, Erläuterung	

11.2. Schlussfolgerung: Ist das Dokumentationsverfahren ausreichend, um zu gewährleisten, dass Fracht oder Post mit der ordnungsgemäßen Begleitdokumentation versehen ist?

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

#### TEIL 12

#### Transport

Ziel: Der KC3 muss über Verfahren verfügen, mit denen sichergestellt wird, dass identifizierbare in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost während des Transports vor unbefugtem Eingriff oder Manipulation geschützt ist. Wenn solche Fracht oder Post nicht geschützt wird, darf ein ACC3 oder RA3 sie nicht als sichere Fracht oder Post übernehmen.

Während des Transports ist der KC3 für den Schutz der sicheren Sendungen verantwortlich. Dies gilt auch für den Fall, dass der Transport von einer anderen Stelle, beispielsweise einem Spediteur, in seinem Namen durchgeführt wird. Es gilt nicht für den Fall, dass die Sendungen unter der Verantwortung eines ACC3 oder RA3 transportiert werden.

*Diese Fragen sind zu beantworten, falls das Produkt während des Transports als in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost identifiziert werden kann.*

12.1. Wie wird die Luftfracht oder Luftpost zum ACC3/RA3 transportiert?

a) Eigener Transport der validierten Stelle?

JA oder NEIN

b) Transport durch ACC3 oder RA3?

JA oder NEIN

c) Durch einen von der validierten Stelle beauftragten Auftragnehmer?

JA oder NEIN

12.2. Ist die Luftfracht oder Luftpost manipulationssicher verpackt?

JA oder NEIN

Falls JA, wie?

12.3. Wird das Fahrzeug vor dem Transport versiegelt oder abgeschlossen?

JA oder NEIN

Falls JA, wie?

12.4. Falls nummerierte Siegel verwendet werden: Wird der Zugang zu den Siegeln kontrolliert und werden die Nummern aufgezeichnet?

JA oder NEIN

Falls JA, wie?

12.5. Unterzeichnet der jeweilige Transporteur ggf. die Transporteurserklärung?

JA oder NEIN

12.6. Hat die Person, die die Fracht transportiert, besondere Sicherheitskontrollen und eine Schulung des Sicherheitsbewusstseins absolviert, bevor sie zum Transport gesicherter Luftfracht und/oder Luftpost befugt wird?

JA oder NEIN

Falls JA: Beschreibung der Art der Sicherheitskontrollen (beschäftigungsbezogene Überprüfung, Zuverlässigkeitsüberprüfung usw.) und der Art der Schulung (Schulung des Sicherheitsbewusstseins usw.)

12.7. Schlussfolgerung: Reichen die Maßnahmen aus, um Luftfracht oder Luftpost vor unbefugtem Zugriff während des Transports zu schützen?

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

TEIL 13

**Einhaltung der Bestimmungen**

Ziel: Nach Prüfung der zwölf vorangehenden Teile dieser Prüfliste hat der EU-Validierer für die Luftsicherheit die Schlussfolgerung zu ziehen, ob seine Prüfung vor Ort ergeben hat, dass die Sicherheitskontrollen in Übereinstimmung mit den Zielen dieser Prüfliste für in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost durchgeführt werden.

Zwei unterschiedliche Szenarios sind möglich. Der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit gelangt zu dem Schluss, dass die Stelle

1. die in dieser Prüfliste aufgeführten Ziele einhält. Der benennenden zuständigen Behörde und der validierten Stelle ist innerhalb eines Monats nach der Prüfung vor Ort ein Validierungsbericht zu übermitteln;
2. die in dieser Prüfliste aufgeführten Ziele nicht einhält. In diesem Fall ist die Stelle nicht befugt, Luftfracht oder Luftpost zur Beförderung in die EU oder den EWR einem ACC3 oder RA3 zu übergeben, ohne dass diese von einem befugten Beteiligten kontrolliert wird. Sie erhält eine Kopie der ausgefüllten Prüfliste mit Angabe der Mängel.

Der EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit hat zu beachten, dass die Bewertung anhand einer Methodik erfolgt, die auf eine globale, an den Zielen ausgerichtete Einhaltung der Vorschriften abstellt.

12.1. Allgemeine Schlussfolgerung: Angabe des Szenarios, das am ehesten der validierten Situation entspricht

1 oder 2	
Bemerkungen des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit	
Bemerkungen der Stelle	

Name des Validierungsprüfers:

Datum:

Unterschrift:

\_\_\_\_\_



- (2) Ich werde der benennenden zuständigen Behörde die relevanten Angaben zeitnah, spätestens jedoch innerhalb von 15 Tagen mitteilen, falls
- das Sicherheitsprogramm von [Name des Luftfahrtunternehmens] geändert wird,
  - die Gesamtverantwortung für die Sicherheit einer anderen als der unter Nummer 1.7 der Anlage 6-C3 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 genannten Person übertragen wird,
  - es sonstige Änderungen in der Betriebsstätte oder bei den Verfahren gibt, die wesentliche Auswirkungen auf die Sicherheit haben können,
  - das Luftfahrtunternehmen seine Tätigkeit einstellt, keine zur Beförderung in die Union bestimmte Luftfracht oder Luftpost mehr bearbeitet oder die in diesem Bericht validierten Anforderungen der einschlägigen Unionsrechtsvorschriften nicht mehr erfüllen kann.
- (3) [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.
- (4) [Name des Luftfahrtunternehmens] unterrichtet die benennende zuständige Behörde, falls [Name des Luftfahrtunternehmens] nicht in der Lage ist, die Durchführung geeigneter Sicherheitskontrollen der Fracht oder Post, die [Name des Luftfahrtunternehmens] zur Beförderung in das Gebiet der EU oder des EWR annimmt, zu verlangen, herbeizuführen oder zu gewährleisten oder falls [Name des Luftfahrtunternehmens] seine Lieferkette nicht wirksam überwachen kann.

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

Name:

Stellung im Unternehmen:

Datum:

Unterschrift:

## ANLAGE 6-H2

### VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG — REGLEMENTIERTER BEAUFTRAGTER MIT EU-VALIDIERUNG DER LUFTSICHERHEIT IN EINEM DRITTLAND (RA3)

Im Namen von [Name der Stelle] nehme ich Folgendes zur Kenntnis:

In diesem Bericht wird das auf den Luftfrachtverkehr in die EU oder den EWR angewendete Sicherheitsniveau hinsichtlich der in der Prüfliste aufgeführten oder dort in Bezug genommenen Sicherheitsstandards festgestellt.

[Name der Stelle] kann erst als „reglementierter Beauftragter mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland“ (RA3) benannt werden, nachdem der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats der Europäischen Union oder Islands, Norwegens oder der Schweiz zu diesem Zweck ein Bericht über die EU-Validierung der Luftsicherheit vorgelegt und von der zuständigen Behörde akzeptiert wurde und die Angaben zum RA3 in die Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette eingetragen wurden.

Stellt die zuständige Behörde eines EU-Mitgliedstaats oder die Europäische Kommission fest, dass die Sicherheitsmaßnahmen, auf die sich der Bericht bezieht, nicht eingehalten wurden, kann dies zum Entzug der Benennung von [Name der Stelle] als RA3 führen, die für diese Betriebsstätte bereits erteilt wurde, sodass [Name der Stelle] einem ACC3 oder einem anderen RA3 keine gesicherte in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost übergeben kann.

Der Bericht ist drei Jahre gültig und läuft spätestens am ... ab.

Im Namen von [Name der Stelle] erkläre ich hiermit:

- [Name der Stelle] wird geeignete Folgemaßnahmen zur Überwachung der im Bericht bestätigten Standards akzeptieren.
- Ich werde der benennenden zuständigen Behörde die relevanten Angaben zeitnah, spätestens jedoch innerhalb von 15 Tagen mitteilen, falls
  - das Sicherheitsprogramm von [Name der Stelle] geändert wird,

- b) die Gesamtverantwortung für die Sicherheit einer anderen als der unter Nummer 1.9 der Anlage 6-C2 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 genannten Person übertragen wird,
  - c) es sonstige Änderungen in der Betriebsstätte oder bei den Verfahren gibt, die wesentliche Auswirkungen auf die Sicherheit haben können,
  - d) das Unternehmen seine Tätigkeit einstellt, keine zur Beförderung in die Europäische Union bestimmte Luftfracht oder Luftpost mehr bearbeitet oder die in diesem Bericht validierten Anforderungen der einschlägigen Unionsrechtsvorschriften nicht mehr erfüllen kann.
- (3) [Name der Stelle] 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 der Stelle] aufrechterhalten und gegebenenfalls zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen einführen und anwenden, die für die Benennung als RA3 erforderlich sind, falls Sicherheitsstandards als unzureichend erkannt wurden.
- (4) [Name der Stelle] unterrichtet die ACC3 und RA3, denen sie gesicherte Luftfracht und/oder Luftpost übergibt, wenn [Name der Stelle] ihre Tätigkeit einstellt, keine Luftfracht/Luftpost mehr bearbeitet oder die in diesem Bericht validierten Anforderungen nicht mehr erfüllen kann.

Im Namen von [Name der Stelle] übernehme ich die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Name:

Stellung im Unternehmen:

Datum:

Unterschrift:

### ANLAGE 6-H3

#### VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG — BEKANNTER VERSENDER MIT EU-VALIDIERUNG DER LUFTSICHERHEIT IN EINEM DRITTLAND (KC3)

Im Namen von [Name der Stelle] nehme ich Folgendes zur Kenntnis:

In diesem Bericht wird das auf den Luftfrachtverkehr in die EU oder den EWR angewendete Sicherheitsniveau hinsichtlich der in der Prüfliste aufgeführten oder dort in Bezug genommenen Sicherheitsstandards festgestellt.

[Name der Stelle] kann erst als „bekannter Versender mit EU-Validierung der Luftsicherheit in einem Drittland“ (KC3) benannt werden, nachdem der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats der Europäischen Union oder Islands, Norwegens oder der Schweiz zu diesem Zweck ein Bericht über die EU-Validierung der Luftsicherheit vorgelegt und von der zuständigen Behörde akzeptiert wurde und die Angaben zum KC3 in die Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette eingetragen wurden.

Stellt die zuständige Behörde eines EU-Mitgliedstaats oder die Europäische Kommission fest, dass die Sicherheitsmaßnahmen, auf die sich der Bericht bezieht, nicht eingehalten wurden, kann dies zum Entzug der Benennung von [Name der Stelle] als KC3 führen, die für diese Betriebsstätte bereits erteilt wurde, sodass [Name der Stelle] einem ACC3 oder einem RA3 keine gesicherte in die EU oder den EWR zu befördernde Luftfracht oder Luftpost übergeben kann.

Der Bericht ist drei Jahre gültig und läuft spätestens am ... ab.

Im Namen von [Name der Stelle] erkläre ich hiermit:

- (1) [Name der Stelle] wird geeignete Folgemaßnahmen zur Überwachung der im Bericht bestätigten Standards akzeptieren.
- (2) Ich werde der benennenden zuständigen Behörde die relevanten Angaben zeitnah, spätestens jedoch innerhalb von 15 Tagen mitteilen, falls
  - a) das Sicherheitsprogramm von [Name der Stelle] geändert wird,
  - b) die Gesamtverantwortung für die Sicherheit einer anderen als der unter Nummer 1.9 der Anlage 6-C4 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 genannten Person übertragen wird,

- c) es sonstige Änderungen in der Betriebsstätte oder bei den Verfahren gibt, die wesentliche Auswirkungen auf die Sicherheit haben können,
  - d) das Unternehmen seine Tätigkeit einstellt, keine zur Beförderung in die Europäische Union bestimmte Luftfracht/Luftpost mehr bearbeitet oder die in diesem Bericht validierten Anforderungen der einschlägigen Unionsrechtsvorschriften nicht mehr erfüllen kann.
- (3) [Name der Stelle] 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 der Stelle] aufrechterhalten und gegebenenfalls zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen einführen und anwenden, die für die Benennung als KC3 erforderlich sind, falls Sicherheitsstandards als unzureichend erkannt wurden.
- (4) [Name der Stelle] unterrichtet die ACC3 und RA3, denen sie gesicherte Luftfracht und/oder Luftpost übergibt, wenn [Name der Stelle] ihre Tätigkeit einstellt, keine Luftfracht/Luftpost mehr bearbeitet oder die in diesem Bericht validierten Anforderungen nicht mehr erfüllen kann.

Im Namen von [Name der Stelle] übernehme ich die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Name:

Stellung im Unternehmen:

Datum:

Unterschrift:“;

(34) Nummer 8.1.3.2 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Erachtet die zuständige Behörde die gemäß den Buchstaben a und b vorgelegten Informationen als hinreichend, sorgt sie dafür, dass die erforderlichen Angaben zum reglementierten Lieferanten spätestens am folgenden Arbeitstag in die Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette eingegeben werden. Bei Erfassung in der Datenbank vergibt die zuständige Behörde für jeden zugelassenen Betriebsstandort eine eindeutige alphanumerische Kennung im Standardformat. Hat die zuständige Behörde Zweifel, werden der Stelle, welche die Zulassung als reglementierter Lieferant beantragt hat, zeitnah die Gründe dafür mitgeteilt.“;

b) der folgende Buchstabe d wird angefügt:

„d) Ein reglementierter Lieferant gilt erst als zugelassen, wenn die ihn betreffenden Angaben in der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette aufgeführt sind.“;

(35) Nummer 11.2.2 Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) Kenntnis der verwendeten Ausweissysteme,“

(36) Unter Nummer 11.2.3.8. wird folgender Absatz angefügt:

„Darüber hinaus muss die Schulung auch zur Erlangung der folgenden Kompetenzen führen, wenn die Person Inhaber eines Flughafenausweises ist:

- h) Kenntnis der Konfiguration der jeweiligen Kontrollstelle und des Kontrollverfahrens,
- i) Kenntnisse über die Zugangskontrolle und die einschlägigen Kontrollverfahren,
- j) Kenntnis der auf dem betreffenden Flughafen verwendeten Flughafenausweise,
- k) Kenntnis der Meldeverfahren,
- l) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf sicherheitsrelevante Zwischenfälle.“;

(37) Unter Nummer 11.2.3.9. wird folgender Absatz angefügt:

„Darüber hinaus muss die Schulung auch zur Erlangung der folgenden Kompetenzen führen, wenn die Person Inhaber eines Flughafenausweises ist:

- k) Kenntnis der Konfiguration der jeweiligen Kontrollstelle und des Kontrollverfahrens,
- l) Kenntnisse über die Zugangskontrolle und die einschlägigen Kontrollverfahren,
- m) Kenntnis der verwendeten Ausweise,
- n) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf sicherheitsrelevante Zwischenfälle.“;

(38) Unter Nummer 11.2.3.10. wird folgender Absatz angefügt:

„Darüber hinaus muss die Schulung auch zur Erlangung der folgenden Kompetenzen führen, wenn die Person Inhaber eines Flughafenausweises ist:

- k) Kenntnis der Konfiguration der jeweiligen Kontrollstelle und des Kontrollverfahrens,
- l) Kenntnisse über die Zugangskontrolle und die einschlägigen Kontrollverfahren,
- m) Kenntnis der verwendeten Ausweise,
- n) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf sicherheitsrelevante Zwischenfälle.“;

(39) Unter Nummer 11.5.1 wird folgender Absatz angefügt:

„Ausbilder sind mindestens alle fünf Jahre erneut zu zertifizieren.“;

(40) Nummer 11.6.4.3 erhält folgende Fassung:

„11.6.4.3 Hat ein Mitgliedstaat Zweifel daran, dass ein EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit die unter den Nummern 11.6.3.1 oder 11.6.3.5 genannten Anforderungen erfüllt, entzieht er die Zulassung und streicht den Validierungsprüfer aus der Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette oder unterrichtet die zuständige Behörde, die ihn zugelassen hat, unter Angabe der Gründe für seine Bedenken.“;

(41) Anlage 11-A erhält folgende Fassung:

#### „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 beruht, die Folgendes umfasst:
  - das Sicherheitsprogramm der validierten Stelle oder ein gleichwertiges Dokument und
  - die Vor-Ort-Überprüfung seiner Umsetzung.
- 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 finanzielle oder sonstige 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 validierten Stelle:

Name des EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit:

Datum:

Unterschrift:“;

(42) die Nummern 12.7.1.2 und 12.7.1.3 erhalten folgende Fassung:

„12.7.1.2 Die Ausrüstung ist so zu verwenden, dass die Position und Ausrichtung des Behälters eine optimale Nutzung der Detektionskapazitäten gewährleisten.“

12.7.1.3 Die Ausrüstung muss in jedem der folgenden Fälle einen Alarm erzeugen:

- a) bei Entdeckung gefährlicher Substanzen,
- b) bei Entdeckung eines Gegenstands, der die Detektion gefährlicher Substanzen verhindert,
- c) falls nicht ermittelt werden kann, ob die LAG ungefährlich sind oder nicht,
- d) bei einer für die Analyse zu großen Dichte des Inhalts des kontrollierten Gepäckstücks.“;

(43) Nummer 12.7.1.4 wird gestrichen;

(44) Nummer 12.7.2.2 erhält folgende Fassung:

„12.7.2.2. Alle LEADS-Geräte müssen dem Standard 2 entsprechen.“;

(45) Nummer 12.7.2.3 wird gestrichen;

(46) Nummer 12.9.2.5 erhält folgende Fassung:

„12.9.2.5 Ein Sprengstoffspürhund, der zur Sprengstofferkennung eingesetzt wird, ist mit geeigneten Mitteln zu versehen, die eine eindeutige Identifizierung des Spürhundes ermöglichen.“;

---

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2017/816 DER KOMMISSION****vom 12. Mai 2017****zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über eine gemeinsame Marktorganisation für landwirtschaftliche Erzeugnisse und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 922/72, (EWG) Nr. 234/79, (EG) Nr. 1037/2001 und (EG) Nr. 1234/2007 des Rates <sup>(1)</sup>,gestützt auf die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 der Kommission vom 7. Juni 2011 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates für die Sektoren Obst und Gemüse und Verarbeitungserzeugnisse aus Obst und Gemüse <sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 136 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die in Anwendung der Ergebnisse der multilateralen Handelsverhandlungen der Uruguay-Runde von der Kommission festzulegenden, zur Bestimmung der pauschalen Werte bei Einfuhren aus Drittländern zu berücksichtigenden Kriterien sind in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 für die in ihrem Anhang XVI Teil A aufgeführten Erzeugnisse und Zeiträume festgelegt.
- (2) Gemäß Artikel 136 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 wird der pauschale Einfuhrwert an jedem Arbeitstag unter Berücksichtigung variabler Tageswerte berechnet. Die vorliegende Verordnung sollte daher am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die in Artikel 136 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 genannten pauschalen Einfuhrwerte sind im Anhang der vorliegenden Verordnung festgesetzt.

*Artikel 2*Diese Verordnung tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

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

Brüssel, den 12. Mai 2017

*Für die Kommission,*  
*im Namen des Präsidenten,*  
Jerzy PLEWA  
Generaldirektor

*Generaldirektion Landwirtschaft und ländliche Entwicklung*<sup>(1)</sup> ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 671.<sup>(2)</sup> ABl. L 157 vom 15.6.2011, S. 1.

## ANHANG

**Pauschale Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise**

(EUR/100 kg)		
KN-Code	Drittland-Code <sup>(1)</sup>	Pauschaler Einfuhrwert
0702 00 00	MA	97,0
	TN	158,2
	TR	93,0
	ZZ	116,1
0707 00 05	TR	126,8
	ZZ	126,8
0709 93 10	TR	143,5
	ZZ	143,5
0805 10 22, 0805 10 24, 0805 10 28	EG	56,6
	MA	68,4
	ZZ	62,5
0805 50 10	TR	65,0
	ZA	147,3
	ZZ	106,2
0808 10 80	AR	106,2
	BR	106,5
	CL	118,7
	NZ	145,9
	US	111,3
	ZA	96,1
	ZZ	114,1

<sup>(1)</sup> Nomenklatur der Länder gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1106/2012 der Kommission vom 27. November 2012 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 471/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über Gemeinschaftsstatistiken des Außenhandels mit Drittländern hinsichtlich der Aktualisierung des Verzeichnisses der Länder und Gebiete (ABl. L 328 vom 28.11.2012, S. 7). Der Code „ZZ“ steht für „Andere Ursprünge“.

# BESCHLÜSSE

## BESCHLUSS (EU) 2017/817 DES RATES

vom 11. Mai 2017

**zur Festlegung des im Namen der Europäischen Union in der Welthandelsorganisation zur Änderung des Anhangs 3 Buchstabe C Ziffer ii des WTO-Übereinkommens bezüglich der festgesetzten Häufigkeit der WTO-Überprüfung der Handelspolitik und zur Änderung der Verfahrensregeln des Organs zur Überprüfung der Handelspolitik zu vertretenden Standpunkts**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 207 Absatz 4 Unterabsatz 1 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In Anhang 3 Buchstabe C Ziffer ii des Übereinkommens von Marrakesch zur Errichtung der Welthandelsorganisation (im Folgenden „WTO-Übereinkommen“) wird die Häufigkeit der Überprüfung der Handelspolitiken und -praktiken der WTO-Mitglieder festgesetzt. Wie häufig die Handelspolitik der einzelnen Mitglieder überprüft wird, hängt vom jeweiligen Anteil am Welthandel ab. Die vier nach ihrem Anteil am Welthandel gemessen größten Mitglieder werden zurzeit alle zwei Jahre überprüft. Die folgenden 16 Mitglieder gemessen an ihrem Anteil am Welthandel werden derzeit alle vier Jahre überprüft, die restlichen Mitglieder alle sechs Jahre.
- (2) Da seit 1995 immer mehr Staaten der WTO beigetreten sind, hat sich auch die Zahl der nach Anhang 3 des WTO-Übereinkommens erforderlichen Überprüfungen erhöht, wodurch die Belastung für die Mitglieder und das WTO-Sekretariat gestiegen ist. Zum Schutz der Wirksamkeit des Überprüfungssystems schlägt das WTO-Organ zur Überprüfung der Handelspolitik (Trade Policy Review Body, im Folgenden „TPRB“) vor, die derzeit geltenden Überprüfungszyklen um ein Jahr zu verlängern. Folglich würden die WTO-Mitglieder ihrem Anteil am Welthandel entsprechend alle drei, fünf beziehungsweise sieben Jahre überprüft werden.
- (3) Nach Artikel X:8 des WTO-Übereinkommens müssen Beschlüsse zur Genehmigung von Änderungen an Anhang 3 des WTO-Übereinkommens von der Ministerkonferenz durch Konsens gefasst werden beziehungsweise nach Artikel IV:2 des WTO-Übereinkommens zwischen den Tagungen der Ministerkonferenz vom Allgemeinen Rat; nach Genehmigung treten die Beschlüsse für alle WTO-Mitglieder in Kraft.
- (4) Zum Schutz der Wirksamkeit des Überprüfungssystems hat das TPRB ferner empfohlen, auch seine Verfahrensregeln zu ändern und kleinere Anpassungen vorzunehmen, durch die die Durchführung der Überprüfungen erleichtert würde, etwa die Gewährung von vier Wochen (bisher drei), in denen das überprüfte Mitglied bei Nutzung des alternativen Zeitplans auf vorab gestellte Fragen antworten kann. Andere Änderungen an den Verfahrensregeln betreffen beispielsweise die Möglichkeit, dass ein WTO-Mitglied erhebliche Änderungen an seiner Handelspolitik auf einer Sitzung des TPRB zwischen zwei Überprüfungen darlegt oder dass auf Antrag eines Mitglieds der zweite Überprüfungstag interaktiver gestaltet wird, dass Sondergruppen verwendet werden oder dass das WTO-Sekretariat eine Rednerliste für die Beiträge der WTO-Mitglieder am ersten Überprüfungstag erstellt. Nach Artikel IV:4 des WTO-Übereinkommens kann das TPRB den Beschluss zur Änderung seiner Verfahrensregeln selber fassen.
- (5) Es liegt im Interesse der Union, für einen gut funktionierenden Mechanismus zur Überprüfung der Handelspolitik zu sorgen, sodass alle WTO-Mitglieder weiterhin regelmäßig überprüft und die Sitzungen des TPRB möglichst effizient und gut vorbereitet abgehalten werden.
- (6) Es ist daher zweckmäßig festzulegen, dass der im Namen der Union in der WTO zu vertretende Standpunkt darin besteht, die Zyklen der Überprüfungen der Handelspolitik der WTO-Mitglieder um je ein Jahr zu verlängern sowie die Verfahrensregeln des TPRB zur leichteren Durchführen dieser Überprüfungen zu ändern —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Der Standpunkt, der im Namen der Union im Allgemeinen Rat der Welthandelsorganisation zu vertreten ist, ist, sich dem Konsens anzuschließen, Anhang 3 Buchstabe C Ziffer ii des WTO-Übereinkommens zu ändern, um die Zyklen der Überprüfungen der Handelspolitik der WTO-Mitglieder um je ein Jahr zu verlängern. Die Überprüfungszyklen in Anhang 3 Buchstabe C Ziffer ii des WTO-Übereinkommens hängen vom Anteil am Welthandel ab und belaufen sich zurzeit auf zwei, vier beziehungsweise sechs Jahre. Sie werden durch Zyklen von drei, fünf beziehungsweise sieben Jahren ersetzt.

Dieser Standpunkt wird von der Kommission auf der nächsten Tagung des Allgemeinen Rates vertreten.

*Artikel 2*

Im Namen der Union wird im Organ zur Überprüfung der Handelspolitik der Standpunkt vertreten, sich dem Konsens anzuschließen, die Verfahrensregeln des TPRB im Sinne des Dokuments WT/RD/TPR/745 zu ändern.

Dieser Standpunkt wird von der Kommission auf einer der nächsten Sitzungen des TPRB vertreten.

*Artikel 3*

Die Änderung des Anhangs 3 Buchstabe C Ziffer ii des WTO Übereinkommens, in der von der WTO notifizierten Form, wird nach ihrer Annahme im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

*Artikel 4*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 11. Mai 2017.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

C. CARDONA

---

**DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2017/818 DES RATES****vom 11. Mai 2017 mit einer****Empfehlung zur Verlängerung zeitlich befristeter Kontrollen an den Binnengrenzen unter außergewöhnlichen Umständen, die das Funktionieren des Schengen-Raums insgesamt gefährden**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/399 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 über einen Gemeinschaftskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen (Schengener Grenzkodex) <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 29,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In Übereinstimmung mit Artikel 29 des Schengener Grenzkodexes hat der Rat am 12. Mai 2016 auf Vorschlag der Kommission einen Durchführungsbeschluss mit einer Empfehlung für zeitlich befristete Kontrollen an den Binnengrenzen unter außergewöhnlichen Umständen, die das Funktionieren des Schengen-Raums insgesamt gefährden, angenommen.
- (2) Der Rat hat empfohlen, dass fünf Schengen-Staaten (Österreich, Deutschland, Dänemark, Schweden und Norwegen) zunächst für einen Zeitraum von sechs Monaten weiterhin verhältnismäßige vorübergehende Grenzkontrollen an einer begrenzten Anzahl ihrer Binnengrenzabschnitte durchführen, um der ernsthaften Bedrohung der öffentlichen Ordnung und der inneren Sicherheit zu begegnen, der sich diese Staaten aufgrund von Mängeln bei den Kontrollen an den griechischen Außengrenzen und der nachfolgenden Sekundärbewegungen irregulärer Migranten, die über Griechenland einreisen und in andere Schengen-Staaten weiterreisen, gegenübersehen. Der Rat hat diesen Zeitraum auf Vorschlag der Kommission vom 11. November 2016 und 7. Februar 2017 jeweils um weitere drei Monate verlängert.
- (3) Nach den Artikeln 25 und 29 des Schengener Grenzkodexes kann der vom Rat empfohlene erste Zeitraum erneut verlängert werden, wenn die außergewöhnlichen Umstände fortbestehen.
- (4) Die Empfehlungen vom 11. November 2016 und 7. Februar 2017 sehen vor, dass die betreffenden Schengen-Staaten der Kommission jeden Monat über das Ergebnis der durchgeführten Kontrollen und gegebenenfalls über die Bewertung der weiteren Notwendigkeit dieser Kontrollen Bericht erstatten. Diese Berichte wurden der Kommission von allen betreffenden Schengen-Staaten übermittelt. Aus ihnen geht hervor, dass die Kontrollen im Rahmen der in der Empfehlung festgelegten Bedingungen geblieben sind. Ferner wird darin bestätigt, dass sich die Lage in diesen Staaten hinsichtlich der Anzahl der Personen, denen die Einreise verweigert wird, sowie der Anzahl der eingegangenen Asylanträge stabilisiert hat.
- (5) Trotz dieser Fortschritte werden die im Fahrplan „Zurück zu Schengen“ festgelegten Bedingungen für die Aufhebung aller Kontrollen an den Binnengrenzen und die Rückkehr zu einem normal funktionierenden Schengen-Raum jedoch nach wie vor noch nicht vollständig erfüllt. Zudem hält sich trotz der laufenden Fortschritte und der erheblichen Verbesserungen in Bezug auf das Außengrenzmanagement, die Griechenland 2016 erzielt hat, und trotz der Umsetzung der nach dem unangekündigten Bewertungsbesuch von 2015 ausgesprochenen Empfehlungen durch Griechenland nach wie vor eine erhebliche Anzahl irregulärer Migranten in Griechenland und entlang der Westbalkanroute auf. Das mit der Weiterreise dieser Migranten verbundene Risiko irregulärer Sekundärbewegungen im Schengen-Raum bleibt weiterhin bestehen.
- (6) In ihrer Mitteilung „Zurück zu Schengen — ein Fahrplan“ legte die Kommission die verschiedenen Maßnahmen dar, die zu ergreifen sind, damit die Rückkehr zu einem vollständig funktionierenden Schengen-Raum möglich ist. Der Aufbau der Europäischen Agentur für die Grenz- und Küstenwache ist im Gange. Es bedarf jedoch weiterer Beiträge der Mitgliedstaaten, um die Ressourcen der Agentur zu vervollständigen, damit sie ihre Rolle beim Schutz der Außengrenzen der Union uneingeschränkt wahrnehmen kann. Auf die ersten Schwachstellenbeurteilungen hin wurden noch keine Empfehlungen ausgesprochen. Derzeit finden Verhandlungen über die Statusvereinbarung mit Serbien statt.

<sup>(1)</sup> ABl. L 77 vom 23.3.2016, S. 1.

- (7) Aus dem fünften Fortschrittsbericht geht hervor, dass nach mehr als einem Jahr der Umsetzung der Erklärung EU-Türkei vom 18. März 2016 weiterhin greifbare Ergebnisse erzielt werden <sup>(1)</sup>. Dennoch übersteigt die Anzahl der Neuankömmlinge weiterhin die Anzahl der Rückführungen aus Griechenland in die Türkei, wodurch die griechischen Inseln noch stärker unter Druck stehen. Auch bei anderen Bestandteilen der Erklärung müssen weitere Fortschritte erzielt werden. Die Umsetzung der Erklärung muss daher kontinuierlich überwacht werden. Das Gleiche gilt für die Lage entlang der Westbalkanroute und die Umsetzung der Erklärung, auf die sich die Staats- und Regierungschefs auf dem Gipfeltreffen zur Westbalkanroute verständigt haben.
- (8) Die außergewöhnlichen Umstände, die eine ernsthafte Bedrohung der öffentlichen Ordnung und der inneren Sicherheit darstellen und das Funktionieren des Schengen-Raums insgesamt gefährden, bestehen also fort.
- (9) Deshalb erscheint es in Anbetracht der vorstehenden Sachverhalte als letztes Mittel gerechtfertigt, den Schengen-Staaten, die momentan derartige Kontrollen durchführen, namentlich Österreich, Deutschland, Dänemark, Schweden und dem assoziierten Schengen-Land Norwegen, eine weitere und letztmalige Verlängerung der vorübergehenden Kontrollen an den betreffenden Binnengrenzen in Übereinstimmung mit Artikel 29 des Schengener Grenzkodexes zu gestatten.
- (10) Der Rat nimmt Kenntnis von der Empfehlung der Kommission zu verhältnismäßigen Polizeikontrollen und zur polizeilichen Zusammenarbeit im Schengen-Raum, die ebenfalls zur schrittweisen Aufhebung der vorübergehenden Kontrollen an den Binnengrenzen beitragen wird; Ziel ist dabei, schnellstmöglich alle vorübergehenden Kontrollen an den Binnengrenzen wieder aufzuheben und zu einem normal funktionierenden Schengen-Raum zurückzukehren, indem vorrangig auf Polizeikontrollen zurückgegriffen wird, um angemessen auf ernsthafte Bedrohungen der öffentlichen Ordnung oder der inneren Sicherheit zu reagieren. Der Rat nimmt Kenntnis von der Empfehlung der Kommission, dass alle Schengen-Staaten die empfohlenen Maßnahmen baldmöglichst und spätestens innerhalb von sechs Monaten umsetzen.
- (11) Auf der Grundlage der Schätzung des Zeitaufwands für die Umsetzung ausstehender Maßnahmen, die für die Gewährleistung eines angemessenen Schutzes der EU-Außengrenzen und einer angemessenen Sicherheit innerhalb des Schengen-Raums notwendig sind, sollte diese Verlängerung sechs Monate ab Datum der Annahme des vorliegenden Durchführungsbeschlusses nicht überschreiten.
- (12) Die Mitgliedstaaten, die beschließen, gemäß diesem Durchführungsbeschluss weiterhin Kontrollen an den Binnengrenzen durchzuführen, sollten die anderen Mitgliedstaaten, das Europäische Parlament und die Kommission davon in Kenntnis setzen.
- (13) Bevor sich die betreffenden Mitgliedstaaten für Grenzkontrollen entscheiden, sollten sie prüfen, ob der festgestellten Bedrohung nicht durch alternative Maßnahmen zu Grenzkontrollen, die den freien Personen- und Warenverkehr weniger beeinträchtigen, wirksam begegnet werden könnte. In ihrer Empfehlung zu verhältnismäßigen Polizeikontrollen und zur polizeilichen Zusammenarbeit im Schengen-Raum fordert die Kommission die Schengen-Staaten auf, ihre Polizeibefugnisse in ihrem gesamten Hoheitsgebiet, einschließlich in Grenzgebieten und an den Hauptverkehrsrouten, wirksamer auszuüben und Polizeikontrollen Vorrang einzuräumen. Bis zur Umsetzung dieser Empfehlung der Kommission sollten die betroffenen Schengen-Staaten jedoch in ihren Mitteilungen das Ergebnis der Überlegungen über die geeignetsten Instrumente und ihre Gründe für die Entscheidung für Grenzkontrollen als letztes Mittel darlegen.
- (14) Die Kontrollen gemäß diesem Durchführungsbeschluss sollten weiterhin nur im erforderlichen Umfang durchgeführt werden, in ihrer Intensität auf das absolut notwendige Mindestmaß beschränkt und an die Umstände angepasst sein. Dementsprechend kann davon ausgegangen werden, dass jede weitere Abnahme des Migrationsstroms zur Aufhebung der Kontrollen an den betreffenden Grenzabschnitten führen wird. Es sollten ausschließlich gezielte Kontrollen, die sich auf kontinuierlich aktualisierte Risikoanalysen und nachrichtendienstliche Erkenntnisse stützen, vorgenommen werden, um den Nutzen dieser Kontrollen zu optimieren und ihre negativen Folgen für die Freizügigkeit zu begrenzen. Den von den Kontrollen an den jeweiligen Grenzabschnitten betroffenen Schengen-Staaten sollte die Möglichkeit gegeben werden, regelmäßig ihre Meinung hinsichtlich der Notwendigkeit dieser Kontrollen zum Ausdruck zu bringen; die Schengen-Staaten, die die Wiedereinführung dieser Kontrollen beschlossen haben, sollten die Meinung dieser Staaten in Erwägung ziehen, wenn sie die Notwendigkeit der Kontrollen unter Berücksichtigung des Ziels ihrer schrittweisen Aufhebung prüfen und neu beurteilen.
- (15) Am Ende eines jeden Monats der Umsetzung dieses Durchführungsbeschlusses sollte der Kommission und dem Rat zeitnah ein vollständiger Bericht über die Ergebnisse der durchgeführten Kontrollen, gegebenenfalls zusammen mit einer Bewertung ihrer weiteren Notwendigkeit, übermittelt werden. Dieser Bericht sollte folgende Angaben enthalten: die Gesamtzahl der kontrollierten Personen, die Gesamtzahl der nach den Kontrollen erfolgten Einreiseverweigerungen, die Gesamtzahl der nach den Kontrollen erlassenen Rückkehrentscheidungen und die Gesamtzahl der Asylanträge, die an den Binnengrenzen eingingen, an denen die Kontrollen stattfinden.
- (16) Der Rat nimmt zur Kenntnis, dass die Kommission angekündigt hat, die Anwendung dieses Durchführungsbeschlusses genau zu überwachen —

<sup>(1)</sup> Bericht der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat und den Rat — Fünfter Bericht über die Fortschritte bei der Umsetzung der Erklärung EU-Türkei, COM(2017) 204 final vom 2. März 2017.

## EMPFEHLT:

1. Österreich, Deutschland, Dänemark, Schweden und Norwegen verlängern die verhältnismäßigen vorübergehenden Grenzkontrollen um einen Zeitraum von höchstens sechs Monaten ab dem Tag der Annahme dieses Durchführungsbeschlusses an den folgenden Binnengrenzen:
  - Österreich: an der österreichisch-ungarischen Landgrenze und an der österreichisch-slowenischen Landgrenze;
  - Deutschland: an der deutsch-österreichischen Landgrenze;
  - Dänemark: in den dänischen Häfen mit Fährverbindungen nach Deutschland und an der dänisch-deutschen Landgrenze;
  - Schweden: in den schwedischen Häfen, in der Polizeiregion Süd und West und auf der Öresund-Brücke;
  - Norwegen: in den norwegischen Häfen mit Fährverbindungen nach Dänemark, Deutschland und Schweden.
2. Bevor sie auf der Grundlage dieser Empfehlung über die weitere Verlängerung derartiger Kontrollen entscheiden, sollten sich die betreffenden Mitgliedstaaten mit dem bzw. den davon betroffenen Mitgliedstaat(en) austauschen, um sicherzustellen, dass die Kontrollen an den Binnengrenzen nur dort durchgeführt werden, wo dies für erforderlich und verhältnismäßig erachtet wird. Außerdem sollten die betreffenden Mitgliedstaaten in Einklang mit dem Schengener Grenzkodex sicherstellen, dass die Kontrollen an den Binnengrenzen nur als letztes Mittel durchgeführt werden, wenn sich mit alternativen Maßnahmen nicht dieselbe Wirkung erzielen lässt, und nur an den Abschnitten der Binnengrenzen, an denen dies für erforderlich und verhältnismäßig erachtet wird. Die Ausübung von Polizeibeugnissen sollte als Maßnahme, die den freien Personen- und Warenverkehr weniger beeinträchtigt, bevorzugt werden, wenn damit dieselben Ergebnisse in Bezug auf die Sicherheit erzielt werden können. Die betreffenden Mitgliedstaaten sollten die anderen Mitgliedstaaten sowie das Europäische Parlament und die Kommission hiervon in Kenntnis setzen.
3. Die Grenzkontrollen sollten weiterhin gezielt erfolgen, sich auf kontinuierlich aktualisierte Risikoanalysen und nachrichtendienstliche Erkenntnisse stützen und in Bezug auf Umfang, Häufigkeit sowie räumliche und zeitliche Ausdehnung auf das Maß beschränkt sein, das unbedingt notwendig ist, um gegen die ernsthafte Bedrohung vorzugehen und den Schutz der öffentlichen Ordnung und der inneren Sicherheit zu wahren. Die Mitgliedstaaten, die im Rahmen dieses Durchführungsbeschlusses Kontrollen an den Binnengrenzen durchführen, sollten die Notwendigkeit, die Häufigkeit sowie die räumliche und zeitliche Ausdehnung der Kontrollen wöchentlich überprüfen, ihre Intensität jeweils an das Bedrohungsniveau anpassen und sie — wenn dies angemessen erscheint — schrittweise aufheben und der Kommission und dem Rat jeden Monat umgehend Bericht erstatten.

Geschehen zu Brüssel am 11. Mai 2017.

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*  
C. CARDONA

**DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2017/819 DER KOMMISSION****vom 12. Mai 2017****zur Änderung des Anhangs des Durchführungsbeschlusses (EU) 2017/247 betreffend Maßnahmen zum Schutz vor Ausbrüchen der hochpathogenen Aviären Influenza in bestimmten Mitgliedstaaten***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2017) 3331)***(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 89/662/EWG des Rates vom 11. Dezember 1989 zur Regelung der veterinärrechtlichen Kontrollen im innergemeinschaftlichen Handel im Hinblick auf den gemeinsamen Binnenmarkt <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 9 Absatz 4,gestützt auf die Richtlinie 90/425/EWG des Rates vom 26. Juni 1990 zur Regelung der veterinärrechtlichen und tierzüchterischen Kontrollen im innergemeinschaftlichen Handel mit lebenden Tieren und Erzeugnissen im Hinblick auf den Binnenmarkt <sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 10 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Durchführungsbeschluss (EU) 2017/247 der Kommission <sup>(3)</sup> wurde erlassen, nachdem in mehreren Mitgliedstaaten (im Folgenden „betroffene Mitgliedstaaten“) Ausbrüche der hochpathogenen Aviären Influenza des Subtyps H5 festgestellt sowie von den zuständigen Behörden der betroffenen Mitgliedstaaten Schutz- und Überwachungszonen gemäß der Richtlinie 2005/94/EG des Rates <sup>(4)</sup> abgegrenzt worden waren.
- (2) Gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2017/247 müssen die von den zuständigen Behörden der betroffenen Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2005/94/EG abgegrenzten Schutz- und Überwachungszonen mindestens die im Anhang des genannten Durchführungsbeschlusses als Schutz- bzw. Überwachungszonen aufgeführten Gebiete umfassen. In dem Durchführungsbeschluss (EU) 2017/247 ist auch festgelegt, dass die in den Schutz- und Überwachungszonen anzuwendenden Maßnahmen gemäß Artikel 29 Absatz 1 und Artikel 31 der Richtlinie 2005/94/EG mindestens bis zu dem Zeitpunkt beibehalten werden, der im Anhang des genannten Durchführungsbeschlusses für diese Zonen festgelegt wurde.
- (3) Der Anhang des Durchführungsbeschlusses (EU) 2017/247 wurde mit den Durchführungsbeschlüssen (EU) 2017/417 <sup>(5)</sup>, (EU) 2017/554 <sup>(6)</sup>, (EU) 2017/696 <sup>(7)</sup> und (EU) 2017/780 <sup>(8)</sup> dahin gehend geändert, dass den Änderungen Rechnung getragen wurde, die aufgrund weiterer Ausbrüche der hochpathogenen Aviären Influenza des Subtyps H5 in der Union bei den von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2005/94/EG abgegrenzten Schutz- und Überwachungszonen vorgenommen worden waren. Darüber hinaus wurde der Durchführungsbeschluss (EU) 2017/247 mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2017/696 dahin gehend geändert, dass Vorschriften zum Versand von Sendungen von Eintagsküken aus den im Anhang des Durchführungsbeschlusses (EU) 2017/247 aufgeführten Gebieten festgelegt wurden, nachdem sich die Seuchenlage in der Union im Hinblick auf dieses Virus verbessert hatte.

<sup>(1)</sup> ABl. L 395 vom 30.12.1989, S. 13.

<sup>(2)</sup> ABl. L 224 vom 18.8.1990, S. 29.

<sup>(3)</sup> Durchführungsbeschluss (EU) 2017/247 der Kommission vom 9. Februar 2017 betreffend Maßnahmen zum Schutz vor Ausbrüchen der hochpathogenen Aviären Influenza in bestimmten Mitgliedstaaten (ABl. L 36 vom 11.2.2017, S. 62).

<sup>(4)</sup> Richtlinie 2005/94/EG des Rates vom 20. Dezember 2005 mit Gemeinschaftsmaßnahmen zur Bekämpfung der Aviären Influenza und zur Aufhebung der Richtlinie 92/40/EWG (ABl. L 10 vom 14.1.2006, S. 16).

<sup>(5)</sup> Durchführungsbeschluss (EU) 2017/417 der Kommission vom 7. März 2017 zur Änderung des Anhangs des Durchführungsbeschlusses (EU) 2017/247 betreffend Maßnahmen zum Schutz vor Ausbrüchen der hochpathogenen Aviären Influenza in bestimmten Mitgliedstaaten (ABl. L 63 vom 9.3.2017, S. 177).

<sup>(6)</sup> Durchführungsbeschluss (EU) 2017/554 der Kommission vom 23. März 2017 zur Änderung des Anhangs des Durchführungsbeschlusses (EU) 2017/247 betreffend Maßnahmen zum Schutz vor Ausbrüchen der hochpathogenen Aviären Influenza in bestimmten Mitgliedstaaten (ABl. L 79 vom 24.3.2017, S. 15).

<sup>(7)</sup> Durchführungsbeschluss (EU) 2017/696 der Kommission vom 11. April 2017 zur Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2017/247 betreffend Maßnahmen zum Schutz vor Ausbrüchen der hochpathogenen Aviären Influenza in bestimmten Mitgliedstaaten (ABl. L 101 vom 13.4.2017, S. 80).

<sup>(8)</sup> Durchführungsbeschluss (EU) 2017/780 der Kommission vom 3. Mai 2017 zur Änderung des Anhangs des Durchführungsbeschlusses (EU) 2017/247 betreffend Maßnahmen zum Schutz vor Ausbrüchen der hochpathogenen Aviären Influenza in bestimmten Mitgliedstaaten (ABl. L 116 vom 5.5.2017, S. 30).

- (4) Obwohl sich die Seuchenlage in der Union im Hinblick auf die hochpathogene Aviäre Influenza deutlich verbessert hat, hat das Vereinigte Königreich nach der letzten Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2017/247 durch den Durchführungsbeschluss (EU) 2017/780 der Kommission weitere Ausbrüche der hochpathogenen Aviären Influenza des Subtyps H5 in Betrieben außerhalb der derzeit im Anhang des Durchführungsbeschlusses (EU) 2017/247 für diesen Mitgliedstaat aufgeführten Gebiete gemeldet. Das Vereinigte Königreich hat außerdem gemeldet, dass es die gemäß der Richtlinie 2005/94/EG erforderlichen Maßnahmen, einschließlich der Abgrenzung von Schutz- und Überwachungszonen um diese neuen Ausbruchsherde herum, ergriffen hat.
- (5) Die Kommission hat die Maßnahmen geprüft, die das Vereinigte Königreich gemäß der Richtlinie 2005/94/EG im Anschluss an die jüngsten Ausbrüche der Aviären Influenza des Subtyps H5 in diesem Mitgliedstaat ergriffen hat, und sich davon überzeugt, dass die Grenzen der von den zuständigen Behörden jenes Mitgliedstaats abgegrenzten Schutz- und Überwachungszonen ausreichend weit von allen Betrieben entfernt verlaufen, in denen ein Ausbruch der hochpathogenen Aviären Influenza des Subtyps H5 bestätigt wurde.
- (6) Um unnötige Störungen des Handels innerhalb der Union zu verhindern und von Drittländern auferlegte ungerechtfertigte Hemmnisse für den Handel zu vermeiden, ist es notwendig, die neuen vom Vereinigten Königreich gemäß der Richtlinie 2005/94/EG abgegrenzten Schutz- und Überwachungszonen in Zusammenarbeit mit diesem Mitgliedstaat rasch auf Unionsebene auszuweisen. Folglich sollten die im Anhang des Durchführungsbeschlusses (EU) 2017/247 für diesen Mitgliedstaat aufgeführten Gebiete angepasst werden.
- (7) Dementsprechend sollte der Anhang des Durchführungsbeschlusses (EU) 2017/247 dahin gehend geändert werden, dass die Regionalisierung auf Unionsebene so aktualisiert wird, dass die neuen gemäß der Richtlinie 2005/94/EG abgegrenzten Schutz- und Überwachungszonen sowie die Dauer der dort geltenden Beschränkungen aufgenommen werden.
- (8) Der Durchführungsbeschluss (EU) 2017/247 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (9) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für Pflanzen, Tiere, Lebensmittel und Futtermittel —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Der Anhang des Durchführungsbeschlusses (EU) 2017/247 wird gemäß dem Anhang des vorliegenden Beschlusses geändert.

#### *Artikel 2*

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 12. Mai 2017

*Für die Kommission*  
Vytenis ANDRIUKAITIS  
*Mitglied der Kommission*

## ANHANG

Der Anhang des Durchführungsbeschlusses (EU) 2017/247 wird wie folgt geändert:

1. Teil A wird wie folgt geändert:

Der Eintrag für das Vereinigte Königreich erhält folgende Fassung:

„Mitgliedstaat: Vereinigtes Königreich

Das Gebiet umfasst:	Gemäß Artikel 29 Absatz 1 der Richtlinie 2005/94/EG gültig bis
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of three kilometres and centred on WGS84 dec. coordinates N53.8682 and W2.9593.	28.5.2017
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of three kilometres and centred on WGS84 dec. coordinates N53.8745 and W2.9576.	29.5.2017“

2. Teil B wird wie folgt geändert:

Der Eintrag für das Vereinigte Königreich erhält folgende Fassung:

„Mitgliedstaat: Vereinigtes Königreich

Das Gebiet umfasst:	Gemäß Artikel 31 der Richtlinie 2005/94/EG gültig bis
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of ten kilometres and extending beyond the protection zones in part A, centred on WGS84 dec. coordinates N53.8682 and W2.9593.	6.6.2017
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of ten kilometres centred on WGS84 dec. coordinates N53.8682 and W2.9593.	29.5.2017 bis 6.6.2017
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of ten kilometres and extending beyond the protection zones in part A, centred on WGS84 dec. coordinates N53.8745 and W2.9576.	7.6.2017
The area of the parts of Lancashire County (ADNS code 00151) contained within a circle with a radius of ten kilometres centred on WGS84 dec. coordinates N53.8745 and W2.9576.	30.5.2017 bis 7.6.2017“

# EMPFEHLUNGEN

## EMPFEHLUNG (EU) 2017/820 DER KOMMISSION

vom 12. Mai 2017

### zu verhältnismäßigen Polizeikontrollen und zur polizeilichen Zusammenarbeit im Schengen-Raum

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 292,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In einem Raum ohne Kontrollen an den Binnengrenzen bedarf es einer gemeinsamen Reaktion auf grenzübergreifende Bedrohungen der öffentlichen Ordnung oder der inneren Sicherheit dieses Raums. Das ordnungsgemäße Funktionieren dieses Raums stützt sich nicht nur auf die einheitliche Anwendung des Besitzstands der Union, sondern auch die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und den Schutz der inneren Sicherheit im Rahmen der nationalen Zuständigkeiten im Einklang mit den Zielen des Schengen-Besitzstands. Für das reibungslose Funktionieren des Schengen-Raums ist es nicht nur wichtig zu prüfen, wie die Mitgliedstaaten ihre Außengrenzen verwalten, sondern auch, wie sie ihre Polizeibefugnisse in ihrem gesamten Hoheitsgebiet und in den Grenzgebieten ausüben.
- (2) Im Jahr 2012 veröffentlichte die Kommission begleitend zu ihrem ersten Halbjahresbericht über das Funktionieren des Schengen-Raums Leitlinien für die Mitgliedstaaten in Bezug auf polizeiliche Maßnahmen in Gebieten entlang der Binnengrenzen<sup>(1)</sup>. Ausgehend von den Erfahrungen der letzten drei Jahre sollten diese Leitlinien überprüft werden. Die vorliegende Empfehlung dient diesem Zweck. Sie stützt sich auf die Erkenntnisse, die im Laufe der letzten drei Jahre im Kampf gegen Bedrohungen der öffentlichen Ordnung oder der inneren Sicherheit gewonnen wurden, sowie auf bewährte Vorgehensweisen bei der Ausübung der polizeilichen Befugnisse und der grenzüberschreitenden polizeilichen Zusammenarbeit, die einschlägige Rechtsprechung zu den Polizeikontrollen, die bisherigen Schengen-Evaluierungen im Bereich der polizeilichen Zusammenarbeit und neue Möglichkeiten infolge des technologischen Fortschritts.
- (3) Im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/399 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(2)</sup> berührt das Fehlen von Grenzkontrollen an den Binnengrenzen nicht die Ausübung der polizeilichen Befugnisse durch die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten nach Maßgabe des nationalen Rechts, sofern die Ausübung dieser Befugnisse nicht die gleiche Wirkung wie Grenzübertrittskontrollen hat. Die Ausübung polizeilicher Befugnisse sollte insbesondere nicht als mit Grenzübertrittskontrollen gleichwertig angesehen werden, wenn die polizeilichen Maßnahmen keine Grenzkontrollen zum Ziel haben, auf allgemeinen polizeilichen Informationen und Erfahrungen in Bezug auf mögliche Bedrohungen der öffentlichen Sicherheit gründen und insbesondere auf die Bekämpfung grenzüberschreitender Kriminalität abzielen, so konzipiert sind und durchgeführt werden, dass sie sich eindeutig von systematischen Personenkontrollen an den Außengrenzen unterscheiden, und auf der Grundlage von Stichproben erfolgen. Im Lichte des Urteils des Gerichtshofs in der Rechtssache Adil<sup>(3)</sup> ist dies weder eine kumulative noch eine abschließende Liste von Kriterien, d. h. diese Kriterien sind nicht als einzig mögliche polizeiliche Maßnahmen in Grenzgebieten anzusehen<sup>(4)</sup>.
- (4) Die Bestimmungen von Artikel 23 der Verordnung (EU) 2016/399 und der Wortlaut von Artikel 72 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union bestätigen, dass die Abschaffung der Kontrollen an den Binnengrenzen keine Auswirkungen auf die Befugnisse der Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und den Schutz der inneren Sicherheit hat.
- (5) Polizeiliche Befugnisse, die im gesamten Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats gelten, sind mit dem Unionsrecht vereinbar. Dementsprechend können die Mitgliedstaaten im Rahmen der polizeilichen Befugnisse, die nach nationalem Recht im gesamten Hoheitsgebiet gelten, auch in den Grenzgebieten Polizeikontrollen durchführen, einschließlich der Gebiete an den Binnengrenzen.

<sup>(1)</sup> COM(2012) 230, Bericht für den Zeitraum vom 1. November 2011 bis zum 30. April 2012.  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0230:FIN:DE:PDF>

<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) 2016/399 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 über einen Gemeinschaftskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen (Schengener Grenzkodex) (ABl. L 77 vom 23.3.2016, S. 1).

<sup>(3)</sup> Urteil des Gerichtshofs vom 19. Juli 2012 in der Rechtssache Adil, ECLI:EU:C:2012:508, C-278/12 PPU.

<sup>(4)</sup> Urteil in der Rechtssache Adil, ECLI:EU:C:2012:508, Randnr. 65.

- (6) In Anbetracht der derzeitigen Bedrohungen der öffentlichen Ordnung oder der inneren Sicherheit durch Terrorismus und sonstige schwere grenzüberschreitende Kriminalität sowie der Gefahr von Sekundärbewegungen von Personen, die die Außengrenzen irregulär überschritten haben, ist die Intensivierung der Polizeikontrollen im gesamten Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten, einschließlich der Grenzgebiete, und die Durchführung polizeilicher Kontrollen entlang der Hauptverkehrsrouten wie Autobahnen und Eisenbahnstrecken als notwendig und gerechtfertigt anzusehen. Die Entscheidung darüber, ob, wo und in welcher Intensität diese Kontrollen durchgeführt werden, bleibt voll und ganz in den Händen der Mitgliedstaaten und sollte stets in einem angemessenen Verhältnis zu den festgestellten Bedrohungen stehen. Diese Kontrollen können sich als wirksamer als Kontrollen an den Binnengrenzen erweisen, insbesondere da sie flexibler als statische Grenzkontrollen an bestimmten Grenzübergangsstellen sind und leichter neuen Gefahren angepasst werden können.
- (7) Grenzgebiete können spezifische Risiken im Hinblick auf grenzüberschreitende Kriminalität aufweisen und auch von bestimmten Straftaten betroffen sein, die im gesamten Hoheitsgebiet begangen wurden, beispielsweise Einbrüche, Fahrzeugdiebstahl, Drogenhandel, unerlaubte Sekundärmigration von Drittstaatsangehörigen, Schleusung von Migranten und Menschenhandel. Auch kann in Grenzgebieten ein erhöhtes Risiko von Verstößen gegen die Vorschriften über die Rechtmäßigkeit des Aufenthalts im Hoheitsgebiet auftreten. Unter Berücksichtigung dieser Risiken können die Mitgliedstaaten beschließen, Polizeikontrollen in den Grenzgebieten durchzuführen und zu intensivieren, die an die spezifischen Risiken von Grenzgebieten angepasst sind, solange diese Maßnahmen nicht die gleiche Wirkung wie Grenzüberschrittskontrollen haben.
- (8) Moderne Technologien zur Überwachung der Verkehrsflüsse, insbesondere an Autobahnen und sonstigen durch die Mitgliedstaaten bestimmten Hauptverkehrsstraßen, können entscheidend sein, wenn es darum geht, Bedrohungen der öffentlichen Ordnung oder der inneren Sicherheit zu begegnen. Unter diesem Gesichtspunkt sollte daher der Einsatz von Kontroll- und Überwachungssystemen zur automatischen Nummernschilderkennung für Gefahrenabwehr- und Strafverfolgungszwecke gefördert werden, wobei die anwendbaren Vorschriften über die Kameraüberwachung, einschließlich der Datenschutzgarantien, einzuhalten sind. Dies könnte dazu beitragen, die wichtigsten europäischen Verkehrskorridore, die von einer erheblichen Zahl von Reisenden und Fahrzeugen für Fahrten in der Union genutzt werden, zu überwachen, ohne dass sich dies unverhältnismäßig auf den Verkehrsfluss auswirkt.
- (9) Lediglich in Fällen, in denen nach nationalem Recht ausgeübte polizeiliche Befugnisse auf Grenzgebiete beschränkt sind und Identitätskontrollen beinhalten, die auch ohne konkreten Verdacht erfolgen, müssen die Mitgliedstaaten einen speziellen Rahmen vorsehen, um sicherzustellen, dass diese Polizeikontrollen nicht die gleiche Wirkung wie Grenzüberschrittskontrollen haben. Zwar hat der Gerichtshof im Urteil in der Rechtssache Melki <sup>(1)</sup> anerkannt, dass die Mitgliedstaaten den Polizeibehörden eine Befugnis zur Durchführung von Identitätskontrollen einräumen können, die auf das Gebiet an der Grenze des Mitgliedstaats zu anderen Mitgliedstaaten beschränkt ist, doch hat er befunden, dass die Mitgliedstaaten in solchen Situationen spezifische Bestimmungen in Bezug auf die Intensität und Häufigkeit dieser Kontrollen vorsehen müssen. Erfolgt eine Kontrolle zudem unabhängig vom Verhalten der kontrollierten Person und vom Vorliegen besonderer Umstände oder Informationen, aus denen sich die Gefahr einer Beeinträchtigung der öffentlichen Ordnung oder der inneren Sicherheit ergibt, müssen die Mitgliedstaaten den erforderlichen Rahmen für die tatsächliche Handhabung dieser Befugnis vorgeben, um zu gewährleisten, dass die polizeilichen Maßnahmen nicht die gleiche Wirkung wie Grenzüberschrittskontrollen haben können.
- (10) In den letzten drei Jahren haben mehrere Mitgliedstaaten im Kontext der zunehmenden Bedrohungen der öffentlichen Ordnung oder der inneren Sicherheit die Polizeikontrollen in den Grenzgebieten verstärkt (namentlich Österreich, Belgien, die Tschechische Republik, Deutschland, Dänemark, die Niederlande, Frankreich, Italien, Slowenien und die Schweiz). Diese Kontrollen konzentrierten sich manchmal auf bestimmte Verkehrsmittel wie Züge oder auf bestimmte Grenzgebiete. In diesem Zusammenhang werden auch zunehmend technologische Mittel eingesetzt. Die Kommission hat keinen dieser Fälle in Frage gestellt. Einige dieser Fälle sind Beispiele bewährter Vorgehensweisen für den Umgang mit anhaltenden zunehmenden Bedrohungen der öffentlichen Ordnung oder der inneren Sicherheit.
- (11) Nach der Verordnung (EU) 2016/399 darf die vorübergehende Wiedereinführung von Grenzkontrollen nur in Ausnahmefällen als letztes Mittel erfolgen. In diesem Zusammenhang wurden die Mitgliedstaaten im Durchführungsbeschluss (EU) 2017/246 des Rates <sup>(2)</sup> ausdrücklich darin bestärkt zu prüfen, ob Polizeikontrollen nicht zu denselben Ergebnissen wie vorübergehende Binnengrenzkontrollen führen würden, bevor sie solche Grenzkontrollen einführen oder verlängern.
- (12) Während es in einigen Fällen von Anfang an klar sein kann, dass Polizeikontrollen alleine nicht ausreichen, um den festgestellten Bedrohungen der öffentlichen Ordnung oder der inneren Sicherheit zu begegnen (z. B. Suche nach bestimmten Verdächtigen nach einem Terroranschlag), lassen sich in anderen Fällen Ziele, wie sie mit wieder eingeführten Grenzkontrollen verfolgt werden, durch verstärkte Polizeikontrollen in Grenzgebieten erreichen. Daher sollten zum einen vor einem Beschluss zur vorübergehenden Wiedereinführung von Kontrollen an den

<sup>(1)</sup> Urteil des Gerichtshofs vom 22. Juni 2010 in den verbundenen Rechtssachen C-188/10 und C-189/10, Melki und Abdeli, ECLI:EU:C:2010:363, Randnrn. 73 und 74.

<sup>(2)</sup> Durchführungsbeschluss (EU) 2017/246 des Rates vom 7. Februar 2017 zur Verlängerung zeitlich befristeter Kontrollen an den Binnengrenzen unter außergewöhnlichen Umständen, die das Funktionieren des Schengen-Raums insgesamt gefährden (ABl. L 36 vom 11.2.2017, S. 59).

Binnengrenzen grundsätzlich alternative Maßnahmen geprüft werden. Insbesondere im Falle von Beschlüssen über die vorübergehende Wiedereinführung von Kontrollen an den Binnengrenzen aufgrund anstehender Großveranstaltungen sollten die Mitgliedstaaten nachweisen, dass Alternativen geprüft wurden. Zum anderen kann in besonderen Fällen einer dringenden und ernsthaften Bedrohung der öffentlichen Ordnung oder der inneren Sicherheit auf Ebene des Raums ohne Kontrollen an den Binnengrenzen oder auf nationaler Ebene die sofortige vorübergehende Wiedereinführung von Kontrollen an den Binnengrenzen geboten sein.

- (13) Mit dieser Empfehlung werden die Mitgliedstaaten darin bestärkt, ihre polizeilichen Befugnisse besser zu nutzen und Polizeikontrollen den Vorzug zu geben, bevor die vorübergehende Wiedereinführung von Kontrollen an den Binnengrenzen beschlossen wird.
- (14) Unabhängig von Maßnahmen, die ein Mitgliedstaat zur Bewältigung einer besonderen Bedrohung seiner öffentlichen Ordnung oder seiner inneren Sicherheit ergreift, sollte dafür Sorge getragen werden, dass die Umsetzung der Maßnahmen zu keinen Hindernissen für den freien Verkehr von Personen und Waren führt, die im Hinblick auf diese Bedrohung der öffentlichen Ordnung oder der inneren Sicherheit nicht erforderlich, gerechtfertigt und verhältnismäßig wären, und dass die Grundrechte — insbesondere der Grundsatz der Nichtdiskriminierung — uneingeschränkt geachtet werden.
- (15) Der Raum ohne Kontrollen an den Binnengrenzen stützt sich auch auf die wirksame und effiziente Anwendung von Begleitmaßnahmen im Bereich der grenzüberschreitenden polizeilichen Zusammenarbeit durch die Mitgliedstaaten. Aus den bisherigen Schengen-Evaluierungen im Bereich der polizeilichen Zusammenarbeit geht hervor, dass — obwohl sich die Mitgliedstaaten generell an den Schengen-Besitzstand halten — eine Reihe von Hindernissen die praktische Nutzung einiger der den Mitgliedstaaten zur Verfügung stehenden Instrumente behindert. Daher sollten die Mitgliedstaaten darin bestärkt werden, diese Hindernisse zu beseitigen, um grenzüberschreitenden Bedrohungen besser zu begegnen.
- (16) Gemeinsame Polizeistreifen und andere bestehende Instrumente der operativen polizeilichen Zusammenarbeit tragen zur inneren Sicherheit innerhalb des Raums ohne Kontrollen an den Binnengrenzen bei. Gemeinsame Streifen an Bord von grenzüberschreitend verkehrenden Zügen beispielsweise erhöhen deutlich die Sicherheit, in dem Situationen vermieden werden, in denen ein Ungleichgewicht bei Kontrollen die Bemühungen auf nur einer Seite der Grenze untergräbt. Eine Reihe von Mitgliedstaaten haben Verfahren eingeführt, die gemeinsame Polizeieinsätze erleichtern oder ermöglichen (z. B. die gemeinsamen Polizeidienststellen, die Deutschland und Polen an ihrer Grenze eingerichtet haben und deren Schwerpunkt auf gemeinsamen Streifen und anderen Einsätzen liegt, die für gemeinsame Untersuchungen eingesetzten Kleinstteams an der österreichisch-tschechischen Grenze, gemeinsame Zugstreifen in Österreich, Deutschland, Frankreich, Italien und Ungarn oder die Einstellung von Staatsangehörigen anderer Mitgliedstaaten durch die deutsche Polizei, insbesondere für Streifen in den Grenzregionen). Die anderen Mitgliedstaaten sollten sich diese bewährten Vorgehensweisen zu eigen machen.
- (17) Die gemeinsame Analyse der Bedrohungslage und der grenzüberschreitende Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten mit gemeinsamen Grenzregionen können dazu beitragen, effiziente Polizeikontrollen zu konzipieren, um den festgestellten Bedrohungen zu begegnen. Diese Zusammenarbeit kann sich auf Risiken an bestimmten grenzüberschreitenden Verkehrsrouten sowie auf bestimmte, häufig für kriminelle Handlungen genutzte Verkehrsmittel erstrecken, um gezielte Polizeikontrollen im Vorfeld von Grenzgebieten zu ermöglichen. Solche Polizeikontrollen können ein gemeinsames Instrument zur Bewältigung der Bedrohung der öffentlichen Ordnung oder der inneren Sicherheit darstellen, der die betroffenen Mitgliedstaaten gegenüberstehen. Aus diesem Grund ist es wichtig, die Mitgliedstaaten darin zu bestärken, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit auszubauen.
- (18) Zur Verstärkung der grenzüberschreitenden polizeilichen Zusammenarbeit können die Mitgliedstaaten die Kommission um Unterstützung bei der Umsetzung dieser Empfehlung ersuchen. Diese Unterstützung kann beispielsweise zur Erleichterung des Austauschs bewährter Vorgehensweisen zwischen Praktikern und Entscheidungsträgern der Mitgliedstaaten beitragen und die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und den einschlägigen Agenturen (Europol und die Europäische Agentur für die Grenz- und Küstenwache) verbessern. Sie kann ferner dazu beitragen, dass grenzübergreifende Kooperationsstrukturen wie die Zentren für die Zusammenarbeit von Polizei und Zoll weiter ausgebaut werden. Darüber hinaus wird die Kommission auf der Grundlage von Beiträgen der Mitgliedstaaten die Aktualisierung des „Schengen-Katalogs“ von 2011 <sup>(1)</sup>, der unter anderem bewährte Vorgehensweisen im Bereich der grenzüberschreitenden operativen polizeilichen Zusammenarbeit enthält, und der nationalen Merkblätter des „Handbuchs für grenzüberschreitende Einsätze“ <sup>(2)</sup> unterstützen.
- (19) Die aktuelle Migrationskrise hat gezeigt, dass unkontrollierte Sekundärbewegungen von irregulären Migranten eine ernsthafte Bedrohung der öffentlichen Ordnung oder der inneren Sicherheit darstellen können. Die ordnungsgemäße Anwendung der bilateralen Rückübernahmeabkommen im Einklang mit Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 2008/115/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup> kann entscheidend zur Bewältigung von Sekundärbewegungen von illegal aufhältigen Drittstaatsangehörigen beitragen. Die bilateralen Abkommen können

<sup>(1)</sup> Ratsdokument 15785/3/10 REV 3.

<sup>(2)</sup> Ratsdokument 10505/4/09 REV 4.

<sup>(3)</sup> Richtlinie 2008/115/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 über gemeinsame Normen und Verfahren in den Mitgliedstaaten zur Rückführung illegal aufhältiger Drittstaatsangehöriger (ABl. L 348 vom 24.12.2008, S. 98).

auch dazu beitragen, im Hinblick auf die Bewältigung der Bedrohung der öffentlichen Ordnung oder der inneren Sicherheit ähnliche Ergebnisse wie gezielte Kontrollen an den Binnengrenzen zu erreichen und gleichzeitig die Auswirkungen auf Bona-fide-Reisende zu begrenzen. Daher ist es wichtig, dass die Mitgliedstaaten unter Beachtung der Empfehlung (EU) 2017/432 der Kommission <sup>(1)</sup> die bilateralen Rückübernahmeabkommen effizient anwenden.

- (20) Die Kommission ist der Auffassung, dass es zur Umsetzung dieser Empfehlung einer angemessenen Frist bedarf; daher empfiehlt die Kommission, dass die Umsetzung so bald wie möglich, spätestens aber innerhalb von sechs Monaten erfolgen sollte.
- (21) Diese Empfehlung sollte unter uneingeschränkter Achtung der Grundrechte umgesetzt werden.
- (22) Diese Empfehlung sollte an alle Schengen-Staaten gerichtet sein, die durch Titel III der Verordnung (EU) 2016/399 gebunden sind —

HAT FOLGENDE EMPFEHLUNG ABGEGEBEN:

### **Wirksamere Nutzung von Polizeikontrollen**

- (1) Um die Bedrohungen der öffentlichen Ordnung oder der inneren Sicherheit im Schengen-Raum angemessen zu bewältigen, sollten die Mitgliedstaaten, sofern dies erforderlich und nach nationalem Recht gerechtfertigt ist,
  - a) die Polizeikontrollen im gesamten Hoheitsgebiet, einschließlich der Grenzgebiete, intensivieren;
  - b) Polizeikontrollen an den Hauptverkehrsrouten durchführen, auch in Grenzgebieten;
  - c) die Polizeikontrollen in Grenzgebieten auf der Grundlage kontinuierlicher Risikobewertungen anpassen, wobei sicherzustellen ist, dass diese Kontrollen keine Grenzkontrollen zum Ziel haben;
  - d) moderne Technologien nutzen, um Fahrzeuge und Verkehrsströme zu überwachen.

### **Bevorzugung von Polizeikontrollen im Falle einer ernsthaften Bedrohung der öffentlichen Ordnung oder der inneren Sicherheit**

- (2) Ziehen es Mitgliedstaaten in einer Situation einer ernsthaften Bedrohung der öffentlichen Ordnung oder der inneren Sicherheit in Erwägung, Kapitel II von Titel III der Verordnung (EU) 2016/399 anzuwenden, sollten sie zunächst prüfen, ob der Situation durch eine Intensivierung der Polizeikontrollen im Hoheitsgebiet, darunter in Grenzgebieten, angemessen begegnet werden kann.

### **Verstärkung der grenzüberschreitenden polizeilichen Zusammenarbeit**

- (3) Um die grenzüberschreitende polizeiliche Zusammenarbeit bei der Bewältigung von Bedrohungen der öffentlichen Ordnung oder der inneren Sicherheit zu verstärken, sollten die Mitgliedstaaten
  - a) neu bewerten, inwieweit sie derzeit alle verfügbaren Instrumente der grenzüberschreitenden operativen polizeilichen Zusammenarbeit wie gemeinsame Streifen, gemeinsame Einsätze, gemeinsame Ermittlungsteams, grenzüberschreitende Nacheile, grenzüberschreitende Observationen sowie Zentren für die Zusammenarbeit von Polizei und Zoll nutzen;
  - b) mit ihren benachbarten Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um rechtliche oder operative Hindernisse für die uneingeschränkte Nutzung aller Instrumente der grenzüberschreitenden operativen polizeilichen Zusammenarbeit zu beseitigen;
  - c) mit ihren benachbarten Mitgliedstaaten gegebenenfalls gemeinsame Analysen der Bedrohungslage entwickeln und grenzüberschreitend Informationen austauschen, um gemeinsame Maßnahmen zur Bewältigung von Bedrohungen der öffentlichen Ordnung oder der inneren Sicherheit in gemeinsamen Binnengrenzgebieten zu unterstützen, u. a. durch koordinierte Polizeikontrollen in ihren Binnengrenzgebieten;
  - d) prüfen, ob zur Stärkung der gemeinsamen Maßnahmen, insbesondere zu Überwachungs- und Aufdeckungszwecken, technische Investitionen erforderlich sind.

<sup>(1)</sup> Empfehlung (EU) 2017/432 der Kommission vom 7. März 2017 für eine wirksamere Gestaltung der Rückkehr im Rahmen der Durchführung der Richtlinie 2008/115/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 66 vom 11.3.2017, S. 15).

**Wirksame Nutzung von bilateralen Rückübernahmeabkommen oder -vereinbarungen zwischen den Mitgliedstaaten**

- (4) Um sicherzustellen, dass Polizeikontrollen und die polizeiliche Zusammenarbeit zu einer wirksamen Bekämpfung unerlaubter Sekundärmigration führen, wenn diese eine besondere Gefahr für die öffentliche Ordnung oder die innere Sicherheit darstellt, sollten die Mitgliedstaaten
- a) im Einklang mit Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 2008/115/EG und gemäß den Bestimmungen der zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie (13. Januar 2009) geltenden bilateralen Abkommen oder Vereinbarungen, insbesondere zwischen benachbarten Mitgliedstaaten, Drittstaatsangehörige wieder aufnehmen, die durch ihr Hoheitsgebiet gereist sind, bevor sie in einem anderen Mitgliedstaat aufgegriffen wurden;
  - b) alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, einschließlich der Festlegung der operativen Verfahren zwischen den zuständigen Behörden und der Förderung des Informationsaustauschs zwischen ihnen, um sicherzustellen, dass Verfahren im Rahmen entsprechender bilateralen Abkommen oder Vereinbarungen von den betreffenden Mitgliedstaaten zügig abgeschlossen werden, sodass die Überstellungen schnellstmöglich erfolgen können;
  - c) sicherstellen, dass Rückkehrverfahren im Einklang mit der Richtlinie 2008/115/EG und der Empfehlung (EU) 2017/432 eingeleitet werden, wenn ein Mitgliedstaat beschließt, die Bestimmungen von bilateralen Rückübernahmeabkommen oder -vereinbarungen nicht anzuwenden, oder wenn die betreffenden Drittstaatsangehörigen von einem anderen Mitgliedstaat wieder aufgenommen werden.

Brüssel, den 12. Mai 2017

*Für die Kommission*  
Dimitris AVRAMOPOULOS  
*Mitglied der Kommission*

---





ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)  
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



**Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**DE**