

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2021/255 DER KOMMISSION****vom 18. Februar 2021****zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit****(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 in 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 COVID-19-Pandemie wirkt sich weiterhin auf die internationale und die europäische Zivilluftfahrt insofern aus, als die Durchführung von Überprüfungen am Betriebsstandort in Drittländern nach Nummer 6.8 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission<sup>(2)</sup> im Hinblick auf die (erneute) Benennung von Luftfahrtunternehmen und Frachtbetreibern aus objektiven Gründen, die sich der Kontrolle dieser Luftfahrtunternehmen bzw. Frachtbetreiber entziehen, weiterhin erheblich behindert wird.
- (2) Daher ist es erforderlich, die Anwendbarkeit des alternativen und beschleunigten Verfahrens für die EU-Validierung der Luftsicherheit der in der Lieferkette für in die Union beförderte Fracht tätigen Betreiber, die von der COVID-19-Pandemie betroffen sind, über das in Nummer 6.8.1.7 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 festgelegte Datum hinaus zu verlängern.
- (3) Die Union hat im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und der Weltzollorganisation (WZO) die Entwicklung eines internationalen Konzepts für Vorabinformationen über Luftfracht vor dem Verladen (PLACI) gefördert, die aus einem Satz von bestimmten 7 + 1-Datenelementen<sup>(3)</sup> im Sinne des WZO-SAFE-Normenrahmens (SAFE FoS) bestehen. Mit Hilfe der Daten von Sendungen, die den Regulierungsbehörden von Spediteuren, Luftfahrtunternehmen, Postbetreibern, Integratoren, reglementierten Beauftragten oder anderen Stellen so bald wie möglich vor dem Verladen der Fracht in ein Luftfahrzeug am letzten Abflugort zur Verfügung gestellt werden, lässt sich eine zusätzliche Sicherheitsebene implementieren, die es Eingangszollstellen ermöglicht, vor dem Abflug eine Bedrohungs- und Risikoanalyse durchzuführen.
- (4) Daher sollte aus Gründen der Sicherheit der Zivilluftfahrt vor dem Verladen von Waren in ein Luftfahrzeug, mit dem diese aus einem Drittland auf dem Luftweg in das Zollgebiet der Union verbracht werden sollen, so bald wie möglich nach Eingang des Mindestdatensatzes der summarischen Eingangsanmeldung nach Artikel 106 Absatz 2 und 2a der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 der Kommission<sup>(4)</sup> eine erste Risikoanalyse der Waren durchgeführt werden. Die Pflicht zur Durchführung einer ersten Risikoanalyse sollte ab dem 15. März 2021 gelten.
- (5) Mit Artikel 186 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission<sup>(5)</sup> werden die von der ersten Eingangszollstelle durchzuführenden Risikoanalysen und Kontrollen festgelegt, während mit Artikel 182 jener Verordnung das von der Kommission und den Mitgliedstaaten im gegenseitigen Einvernehmen konzipierte Einfuhrkontrollsystem (ICS2) als EU-weite harmonisierte Schnittstelle für Wirtschaftsbeteiligte für Einreichungen,

<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).

<sup>(3)</sup> Name des Versenders, Anschrift des Versenders, Name des Empfängers, Anschrift des Empfängers, Anzahl der Packstücke, Gesamtbruttogewicht, Beschreibung der Ladung und Luftfrachtbrief (HAWB oder MAWB).

<sup>(4)</sup> Delegierte Verordnung (EU) 2015/2446 der Kommission vom 28. Juli 2015 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates mit Einzelheiten zur Präzisierung von Bestimmungen des Zollkodex der Union (ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 1).

<sup>(5)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission vom 24. November 2015 mit Einzelheiten zur Umsetzung von Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 558).

Änderungsanträge, Anträge auf Ungültigerklärung, Verarbeitung und Speicherung der Angaben in den summarischen Eingangsmeldungen und für den Austausch damit verbundener Informationen mit den Zollbehörden festgelegt wird.

- (6) Die Ergebnisse der Risikoanalyse der Vorabinformationen über Luftfracht vor dem Verladen können ab dem 15. März 2021 dazu führen, dass die in der Lieferkette für in die Union beförderte Fracht tätigen Betreiber während ihrer betrieblichen Tätigkeiten in einem Drittland spezifische risikomindernde Luftsicherheitsmaßnahmen ergreifen müssen, weshalb es dringend geboten ist, die entsprechenden Durchführungsvorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt aufzunehmen.
- (7) Aufgrund der derzeitigen COVID-19-Pandemie sind die Flughäfen in der Union kaum in der Lage, die Installation von Standard-3-Sprengstoffdetektoren (EDS-Geräten) vollständig umzusetzen. Die Kommission und die Mitgliedstaaten sind nach wie vor entschlossen, die Einführung der neuesten Technologie für die Kontrolle von aufgegebenem Gepäck abzuschließen. Um auf der Grundlage der für die jeweilige Flughafenkategorie festgelegten Priorisierung mehr Flexibilität für die Anpassung an die aktuelle Lage zu gewinnen, aber auch um der Einführung höherer Standards für die Detektionsleistung Sichtbarkeit zu verschaffen, wurde ein neuer Fahrplan ausgearbeitet.
- (8) Die Erfahrungen bei der Umsetzung der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission haben gezeigt, dass einige Durchführungsbestimmungen zu den gemeinsamen Grundstandards geändert werden müssen. Die Durchführungsbestimmungen einiger dieser Standards müssen angepasst werden, damit im Hinblick auf eine größere Rechtsklarheit, eine einheitliche Auslegung der Rechtsvorschriften und die weitere Gewährleistung einer optimalen Anwendung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit einige luftsicherheitspezifische Maßnahmen präzisiert, angeglichen, vereinfacht und gestärkt werden können.
- (9) Die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (10) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des in Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 genannten Ausschusses —

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.

Im Anhang gelten die Nummern 1 und 22 jedoch ab dem 15. März 2021, Nummer 2 ab dem 1. März 2022 und Nummer 14 ab dem 1. Juli 2021.

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

Brüssel, den 18. Februar 2021

*Für die Kommission*  
*Die Präsidentin*  
Ursula VON DER LEYEN

## ANHANG

Der Anhang wird wie folgt geändert:

- (1) Die folgende Nummer 6.0.4. wird hinzugefügt:

„6.0.4. Für die Zwecke dieses Anhangs bezeichnet ‚Vorabinformationen über Luftfracht vor dem Verladen‘ oder ‚PLACI‘ die Vornahme einer ersten Risikoanalyse für Luftsicherheitszwecke von Waren, die auf dem Luftweg in das Zollgebiet der Union \* verbracht werden sollen.

\* Da Island nicht zum Zollgebiet der Union gehört, gilt Island für die Zwecke von Nummer 6.8.7 dieses Anhangs als Drittland.“

- (2) Die folgenden Nummern 6.1.4, 6.1.5 und 6.1.6 werden hinzugefügt:

„6.1.4. Der Zugang zu den Sicherheitsbereichen von Fracht und Post darf erst gewährt werden, nachdem festgestellt wurde, zu welcher der folgenden Kategorien die Stelle gehört, die die Sendung von der Landseite transportiert:

- a) reglementierter Beauftragter,
- b) bekannter Versender,
- c) nach Nummer 6.6.1.1 Buchstabe c benannter Transporteur, der Sendungen befördert, die zuvor einer Sicherheitskontrolle unterzogen wurden,
- d) keine der unter den Buchstaben a, b und c genannten Stellen.

6.1.5. Findet Nummer 6.1.4. Buchstabe c Anwendung, wird dem reglementierten Beauftragten, Luftfahrtunternehmen oder Flughafenbetreiber, der bzw. das den Zugang zu den Sicherheitsbereichen gewährt, ein Exemplar der unterzeichneten Erklärung gemäß Anlage 6-E vorgelegt, es sei denn,

- a) der Transporteur ist selbst ein reglementierter Beauftragter oder
- b) der Transport erfolgt im Namen des übernehmenden reglementierten Beauftragten oder des Luftfahrtunternehmens in den Sicherheitsbereichen.

Die Vorlage eines Exemplars der unterzeichneten Erklärung gemäß Anlage 6-E durch den Transporteur kann durch ein gleichwertiges Verfahren der vorherigen Unterrichtung des Zugangspunkts ersetzt werden, das außerhalb des Flughafens entweder vom bekannten Versender oder reglementierten Beauftragten, in dessen Namen der Transport durchgeführt wird, oder vom empfangenden reglementierten Beauftragten oder Luftfahrtunternehmen in den Sicherheitsbereichen sichergestellt wird.

6.1.6. Fracht- oder Postsendungen, die zuvor keiner Sicherheitskontrolle unterzogen wurden, können in die Sicherheitsbereiche verbracht werden, sofern eine der folgenden Optionen auf sie zutrifft:

- a) Sie wurden vor der Verbringung in den Sicherheitsbereich gemäß Nummer 6.2 und unter der Verantwortung des empfangenden reglementierten Beauftragten oder Luftfahrtunternehmens kontrolliert.
- b) Sie wurden zu dem innerhalb der Sicherheitsbereiche befindlichen Betriebsgelände des reglementierten Beauftragten oder des Luftfahrtunternehmens unter deren Verantwortung begleitet.

Bei Lieferung werden solche Sendungen so lange vor unbefugten Eingriffen geschützt, bis sie einer Kontrolle unterzogen werden.

Das Personal, das solche Sendungen begleitet oder sie vor unbefugten Eingriffen schützt, muss nach Nummer 11.1.1 eingestellt und mindestens nach Nummer 11.2.3.9 geschult worden sein.“

- (3) In Nummer 6.3.1.2. erhält Buchstabe b folgende Fassung:

„b) Die zuständige Behörde oder ein in ihrem Namen handelnder EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit prüft das Sicherheitsprogramm, bevor er eine Überprüfung an den angegebenen Betriebsstandorten vornimmt, um zu bewerten, ob der Antragsteller die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und der auf deren Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakte erfüllt.

Außer in Bezug auf die in Nummer 6.2 festgelegten Kontrollanforderungen gilt die Prüfung der Betriebsstätte des Antragstellers durch die zuständige Zollbehörde nach Artikel 29 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission \* als Überprüfung am Betriebsstandort, sofern sie zum Zeitpunkt der Antragstellung auf Zulassung als reglementierter Beauftragter nicht länger als drei Jahre zurück liegt. Die AEO-Bewilligung und die entsprechenden Bewertungen der Zollbehörden müssen vom Antragsteller zur weiteren Prüfung zur Verfügung gestellt werden.

---

\* Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission vom 24. November 2015 mit Einzelheiten zur Umsetzung von Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Union (Abl. L 343 vom 29.12.2015, S. 558).“

- (4) In Nummer 6.3.1.4 erhält Absatz 3 folgende Fassung:

„Außer in Bezug auf die in Nummer 6.2 festgelegten Kontrollanforderungen gilt die Prüfung der Betriebsstätte des reglementierten Beauftragten durch die zuständige Zollbehörde nach Artikel 29 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 als Überprüfung am Betriebsstandort.“

- (5) Nummer 6.3.1.5. erhält folgende Fassung:

„6.3.1.5. Hat die zuständige Behörde Zweifel daran, dass der reglementierte Beauftragte die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 noch erfüllt, entzieht sie dem Betroffenen den Status als reglementierter Beauftragter für die betreffenden Betriebsstandorte.

Die zuständige Behörde stellt sicher, dass diese Änderung des Status des vormaligen reglementierten Beauftragten unmittelbar nach dem Entzug, auf jeden Fall binnen 24 Stunden nach dem Entzug, in der „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette“ vermerkt wird. Ist der reglementierte Beauftragte nicht mehr Inhaber einer AEO-Bewilligung nach Artikel 38 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates \* und Artikel 33 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 oder wird seine AEO-Bewilligung ausgesetzt wegen Nichteinhaltung von Artikel 39 Buchstabe e der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 und Artikel 28 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447, ergreift die zuständige Behörde geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der reglementierte Beauftragte die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 erfüllt.

Der reglementierte Beauftragte muss die zuständige Behörde über alle Änderungen seiner AEO-Bewilligung nach Artikel 38 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 und Artikel 33 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 unterrichten.

---

\* Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (Abl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1).“

- (6) Nummer 6.3.1.8. erhält folgende Fassung:

„6.3.1.8. Die zuständige Behörde übermittelt der Zollbehörde alle Informationen im Zusammenhang mit dem Status eines reglementierten Beauftragten, die bezüglich des Besitzes einer AEO-Bewilligung nach Artikel 38 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 und Artikel 33 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 von Belang sein könnten. Dazu gehören auch Informationen im Zusammenhang mit Neuzulassungen von reglementierten Beauftragten, dem Entzug des Status eines reglementierten Beauftragten, Verlängerung und Inspektionen, Überprüfungszeitpläne und Ergebnisse der Bewertungen.

Die Modalitäten für diesen Austausch von Informationen müssen zwischen den zuständigen Behörden und den nationalen Zollbehörden festgelegt werden.“

- (7) In Nummer 6.3.2.6. erhält Buchstabe g folgende Fassung:

„g) die von der zuständigen Behörde vergebene eindeutige Kennung jedes reglementierten Beauftragten, der den von einem anderen reglementierten Beauftragten erteilten Sicherheitsstatus für eine Sendung auch während des Transfers akzeptiert hat.“

- (8) In Nummer 6.3.2.6. wird folgender Absatz hinzugefügt:

„Transferfracht oder -post, bei der das Luftfahrtunternehmen oder der in seinem Auftrag tätige reglementierte Beauftragte die nach dieser Nummer oder gegebenenfalls Nummer 6.3.2.7 erforderlichen Angaben in den Begleitdokumenten nicht bestätigen kann, muss kontrolliert werden, bevor sie für den nachfolgenden Flug in ein Luftfahrzeug verladen wird.“

- (9) In Nummer 6.4.1.2. erhält Buchstabe c folgende Fassung:

„c) Eine Prüfung der Betriebsstätte des Antragstellers durch die zuständige Zollbehörde nach Artikel 29 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 gilt als Überprüfung am Betriebsstandort, sofern sie zum Zeitpunkt der Antragstellung auf Zulassung als bekannter Versender nicht länger als drei Jahre zurück liegt. In diesen Fällen muss der Antragsteller die erforderlichen Informationen in Teil I der „Validierungsprüfliste für bekannte Versender“ gemäß Anlage 6-C angeben und sie der zuständigen Behörde zusammen mit der Verpflichtungserklärung übermitteln, die vom Bevollmächtigten des Antragstellers oder von der für die Sicherheit am Betriebsstandort verantwortlichen Person unterzeichnet ist.

Die AEO-Bewilligung und die entsprechenden Bewertungen der Zollbehörden müssen vom Antragsteller zur weiteren Prüfung zur Verfügung gestellt werden.

Die unterzeichnete Erklärung wird von der jeweils zuständigen Behörde oder vom EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit aufbewahrt und der betreffenden zuständigen Behörde auf Anfrage zur Verfügung gestellt.“

- (10) In Nummer 6.4.1.4. erhält Absatz 3 folgende Fassung:

„Eine Prüfung der Betriebsstätte des bekannten Versenders durch die zuständige Zollbehörde nach Artikel 29 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 gilt als Überprüfung am Betriebsstandort.“

- (11) Nummer 6.4.1.5. erhält folgende Fassung:

„6.4.1.5. Hat die zuständige Behörde Zweifel daran, dass der bekannte Versender die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 noch erfüllt, entzieht sie dem Betroffenen den Status als bekannter Versender für die betreffenden Betriebsstandorte.

Die zuständige Behörde stellt sicher, dass diese Änderung des Status des vormaligen bekannten Versenders unmittelbar nach dem Entzug, auf jeden Fall binnen 24 Stunden nach dem Entzug, in der „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette“ vermerkt wird.

Ist der bekannte Versender nicht mehr Inhaber einer AEO-Bewilligung nach Artikel 38 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 und Artikel 33 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 oder wird seine AEO-Bewilligung ausgesetzt wegen Nichteinhaltung von Artikel 39 Buchstabe e der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 und Artikel 28 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447, ergreift die zuständige Behörde geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der bekannte Versender die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 erfüllt.

Der bekannte Versender muss die zuständige Behörde über alle Änderungen seiner AEO-Bewilligung nach Artikel 38 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 und Artikel 33 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 unterrichten.“

- (12) Nummer 6.4.1.7. erhält folgende Fassung:

„6.4.1.7. Die zuständige Behörde übermittelt der Zollbehörde alle Informationen im Zusammenhang mit dem Status eines bekannten Versenders, die bezüglich des Besitzes einer AEO-Bewilligung nach Artikel 38 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 und Artikel 33 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 von Belang sein könnten. Dazu gehören auch Informationen im Zusammenhang mit Neuzulassungen von bekannten Versendern, dem Entzug des Status als bekannter Versender, Verlängerung und Inspektionen, Überprüfungszeitpläne und Ergebnisse der Bewertungen.

Die Modalitäten für diesen Austausch von Informationen müssen zwischen den zuständigen Behörden und den nationalen Zollbehörden festgelegt werden.“

(13) Nummer 6.5.1. erhält 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:

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

Ist der geschäftliche Versender Inhaber einer AEO-Bewilligung nach Artikel 38 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 und Artikel 33 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447, wird die Nummer der AEO-Bewilligung in der in Absatz 1 genannten Datenbank gespeichert.

Die zuständige Behörde muss diese Datenbank überprüfen können.“

(14) Die folgenden Nummern 6.6.1.3., 6.6.1.4. und 6.6.1.5. werden hinzugefügt:

„6.6.1.3. Der Transporteur stellt sicher, dass das Personal, das sicherheitskontrollierte Luftfracht und Luftpost abholt, befördert, lagert und ausliefert, mindestens Folgendes absolviert hat:

- a) eine Überprüfung der persönlichen Integrität, einschließlich der Überprüfung der Identität und des Lebenslaufs und/oder der vorgelegten Referenzen,
- b) eine allgemeine Schulung des Sicherheitsbewusstseins nach Nummer 11.2.7.

6.6.1.4. Das Personal des Transporteurs, das bei der Wahrnehmung einer der in Nummer 6.6.1.3 genannten Funktionen oder bei der Durchführung einer der in diesem Kapitel vorgesehenen Sicherheitskontrollen unbeaufsichtigten Zugang zu Fracht und Post hat, muss

- a) eine Zuverlässigkeitsüberprüfung erfolgreich absolviert haben,
- b) eine allgemeine Sicherheitsschulung nach Nummer 11.2.3.9 absolviert haben.

6.6.1.5. Nimmt ein Transporteur die Dienste eines anderen Unternehmens in Anspruch, um eine oder mehrere der in Nummer 6.6.1.3 genannten Funktionen wahrzunehmen, muss dieses andere Unternehmen die folgenden Bedingungen erfüllen:

- a) eine Transporteurvereinbarung mit dem Transporteur unterzeichnen,
- b) keine weitere Vergabe von Unteraufträgen vornehmen,
- c) die Bestimmungen der Nummern 6.6.1.3 bzw. 6.6.1.4 umsetzen.

Der Transporteur, der Aufträge vergibt, trägt die volle Verantwortung für den gesamten Transport im Namen des Beauftragten oder Versenders.“

(15) In Nummer 6.8.1.7. erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„Im Zeitraum vom 1. April 2020 bis zum 30. Juni 2021 kann die zuständige Behörde von dem in Nummer 6.8.2 festgelegten Verfahren abweichen und ein Luftfahrtunternehmen vorübergehend als ACC3 benennen, wenn eine EU-Validierung der Luftsicherheit aus objektiven Gründen, die mit der durch COVID-19 verursachten Pandemie zusammenhängen und außerhalb der Verantwortung des Luftfahrtunternehmens liegen, nicht erfolgen konnte. Die Benennung ist an folgende Bedingungen geknüpft:“

(16) Die Nummern 6.8.3.6. und 6.8.3.7. erhalten folgende Fassung:

„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 für die Anwendung der Sicherheitskontrollen zuständige reglementierte Beauftragte (RA3) mit

EU-Validierung der Luftsicherheit 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,
- b) den vom ACC3 oder gegebenenfalls vom reglementierten Beauftragten (RA3) mit EU-Validierung der Luftsicherheit festgelegten Sicherheitsstatus der Sendung gemäß Nummer 6.3.2.6 Buchstabe d,
- c) die eindeutige Kennung der Sendung, z. B. Nummer des Luftfrachtbriefs (HAWB bzw. MAWB),
- d) den Inhalt der Sendung oder gegebenenfalls die Kennung der konsolidierten Sendung,
- 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 ICAO-Regelung für die Erklärung zur Sicherheit der Sendung.

Bei konsolidierten Sendungen muss das ACC3 oder der reglementierte Beauftragte (RA3) mit EU-Validierung der Luftsicherheit, der die Sendung zusammengestellt hat, die in Absatz 1 Buchstaben a bis e geforderten Angaben für jede Einzelsendung mindestens bis zur voraussichtlichen Ankunft der Sendungen am ersten Flughafen in der Europäischen Union oder 24 Stunden lang aufbewahren, je nachdem, welcher Zeitraum länger ist.

6.8.3.7. Jedes Luftfahrtunternehmen muss für ein Luftfahrzeug, das aus einem in Anlage 6-F aufgeführten Drittland ankommt, die Einhaltung geltenden Punkte aus Nummer 6.8.3.6 in Bezug auf an Bord beförderte Fracht und Post sicherstellen. Die Begleitdokumente zu solchen Sendungen müssen zumindest der ICAO-Regelung für die Erklärung zur Sicherheit der Sendung oder einem alternativen System entsprechen, das die erforderlichen Informationen in gleichwertiger Weise bereitstellt.“

(17) Nummer 6.8.3.9. erhält folgende Fassung:

„6.8.3.9. Sendungen im Transfer und Transit, die aus einem nicht in Nummer 6.8.3.8 aufgeführten Drittland ankommen und deren Begleitdokumente nicht den Anforderungen von Nummer 6.8.3.6 entsprechen, werden vor dem nachfolgenden Flug gemäß Nummer 6.2 behandelt.“

(18) In Nummer 6.8.4.11. erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„Im Zeitraum vom 1. April 2020 bis zum 30. Juni 2021 kann die zuständige Behörde von dem in Nummer 6.8.5 festgelegten Verfahren abweichen und eine Stelle eines Drittlandes vorübergehend als RA3 oder KC3 benennen, wenn eine EU-Validierung der Luftsicherheit aus objektiven Gründen, die mit der durch COVID-19 verursachten Pandemie zusammenhängen und außerhalb der Verantwortung dieser Stelle liegen, nicht erfolgen konnte. Die Benennung ist an folgende Bedingungen geknüpft:“

(19) In Nummer 6.8.4.12. erhält Buchstabe d folgende Fassung:

„d) die Benennung wird für einen Zeitraum von höchstens sechs Monaten erteilt und kann innerhalb des Ausnahmezeitraums nach Nummer 6.8.4.11 verlängert werden.“

(20) Die Nummern 6.8.5.5. 6.8.5.6. und 6.8.5.7. werden gestrichen.

(21) In Nummer 6.8.6.1. erhält Nummer 1 folgende Fassung:

„1. Stellt die Kommission oder eine zuständige Behörde den betrieblichen Tätigkeiten eines ACC3, eines RA3 oder eines KC3 einen schweren Mangel fest, der schwerwiegende Auswirkungen auf das Gesamtniveau der Luftsicherheit in der Union haben könnte, oder erhält hiervon schriftlich Kenntnis,

- a) unterrichtet sie das betreffende Luftfahrtunternehmen oder die betreffende Stelle umgehend und fordert es bzw. sie auf, sich zu äußern und geeignete Maßnahmen in Bezug auf den schweren Mangel zu ergreifen,
- b) unterrichtet sie unverzüglich die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission.

Der schwere Mangel im Sinne von Absatz 1 kann bei einer der folgenden Tätigkeiten festgestellt werden:

- (1) während der Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften,
- (2) während der Prüfung der Dokumentation einschließlich des EU-Validierungsberichts zur Luftsicherheit anderer Betreiber, die Teil der Lieferkette des ACC3, RA3 oder KC3 sind,
- (3) nach Erhalt schriftlicher Sachinformationen von anderen Behörden und/oder Betreibern in Bezug auf die Tätigkeiten des betreffenden ACC3, RA3 oder KC3 in Form dokumentierter Nachweise, die eindeutig auf Sicherheitsverletzungen hindeuten.“

(22) Die folgende Nummer 6.8.7. wird hinzugefügt:

„6.8.7. **Vorabinformationen über Luftfracht vor dem Verladen (PLACI)**

6.8.7.1. Gemäß Artikel 186 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 wird die PLACI vor dem Abflug aus einem Drittland und nach Eingang des Mindestdatensatzes der summarischen Eingangsanmeldung gemäß Artikel 106 Absatz 2 und Absatz 2a der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 der Kommission \* bei der ersten Eingangszollstelle durchgeführt.

6.8.7.2. Hat die erste Eingangszollstelle auf der Grundlage der PLACI-Analyse berechtigten Grund zu der Annahme, dass eine Sendung, die auf dem Luftweg in das Zollgebiet der Union verbracht wird, eine ernste Bedrohung für die Zivilluftfahrt darstellen könnte, wird diese Sendung als Fracht oder Post mit hohem Risiko (HRMC) gemäß Nummer 6.7 behandelt.

6.8.7.3. Luftfahrtunternehmen, Betreiber, Stellen oder Personen in einem Drittland, das nicht in Anlage 6-F aufgeführt ist, und in Island, müssen, nachdem sie von der ersten Eingangszollstelle davon unterrichtet wurden, dass eine Sendung als Fracht oder Post mit hohem Risiko nach Nummer 6.8.7.2 behandelt werden muss,

- a) in Bezug auf die spezifische Sendung die in den Nummern 6.7.3 und 6.7.4 des Anhangs des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 aufgeführten Sicherheitskontrollen durchführen, sofern es sich um ein ACC3 oder einen RA3 handelt, das bzw. der für die Durchführung solcher Sicherheitskontrollen zugelassen ist;
- b) sicherstellen, dass ein ACC3 oder RA3, das bzw. der für die Durchführung solcher Sicherheitskontrollen zugelassen ist, den Bestimmungen nach Buchstabe a genügt. Für den Fall, dass die Sendung für die Durchführung der Sicherheitskontrollen an andere Betreiber, Stellen oder Behörden übergeben wurde oder wird, muss die erste Eingangszollstelle hiervon unterrichtet werden. Diese anderen Betreiber, Stellen oder Behörden müssen die Durchführung der Sicherheitskontrollen nach Buchstabe a gewährleisten und gegenüber dem Luftfahrtunternehmen, dem Betreiber, der Stelle oder der Person, von dem bzw. der die Sendung übernommen wurde, sowohl die Durchführung dieser Sicherheitskontrollen als auch deren Ergebnisse bestätigen,
- c) gegenüber der ersten Eingangszollstelle sowohl die Durchführung der Sicherheitskontrollen nach Buchstabe a als auch deren Ergebnisse bestätigen.

Absatz 1 Buchstaben a und b finden keine Anwendung, wenn die geforderten Sicherheitskontrollen bereits zuvor durchgeführt wurden. Sollten jedoch konkrete Bedrohungsinformationen vorliegen, die erst nach Durchführung der vorherigen Sicherheitskontrollen verfügbar geworden sind, können das Luftfahrtunternehmen, der Betreiber, die Stelle oder die Person aufgefordert werden, die Sicherheitskontrollen unter Verwendung spezifischer Mittel und Methoden zu wiederholen und eine Bestätigung nach Absatz 1 Buchstabe c vorzulegen. Das Luftfahrtunternehmen, der Betreiber, die Stelle oder die Person kann auf alle Elemente und Informationen hingewiesen werden, die für eine wirksame Erreichung des Sicherheitsziels erforderlich sind.

6.8.7.4. Luftfahrtunternehmen, Betreiber, Stellen oder Personen in einem Drittland, das in Anlage 6-F aufgeführt ist, und in Island, müssen, nachdem sie von der ersten Eingangszollstelle davon unterrichtet wurden, dass eine Sendung als Fracht oder Post mit hohem Risiko nach Nummer 6.8.7.2 behandelt werden muss,



- a) in Bezug auf die spezifische Sendung mindestens die Sicherheitskontrollen durchführen, die in ICAO-Anhang 17 für Fracht oder Post mit hohem Risiko festgelegt sind \*\*,
- b) sicherstellen, dass die Anforderungen von Buchstabe a von einem Betreiber, einer Stelle oder einer Behörde erfüllt werden, der bzw. die von der zuständigen Behörde in dem Drittland für die Durchführung solcher Sicherheitskontrollen zugelassen wurde. Für den Fall, dass die Sendung für die Durchführung der Sicherheitskontrollen an andere Betreiber, Stellen oder Behörden übergeben wurde oder wird, muss die erste Eingangszollstelle hiervon unterrichtet werden. Diese anderen Betreiber, Stellen oder Behörden müssen die Durchführung der Sicherheitskontrollen nach Buchstabe a gewährleisten und gegenüber dem Luftfahrtunternehmen, dem Betreiber, der Stelle oder der Person, von dem bzw. der die Sendung übernommen wurde, sowohl die Durchführung dieser Sicherheitskontrollen als auch deren Ergebnisse bestätigen,
- c) gegenüber der ersten Eingangszollstelle sowohl die Durchführung der Sicherheitskontrollen nach Buchstabe a als auch deren Ergebnisse bestätigen.

Absatz 1 Buchstaben a und b finden keine Anwendung, wenn die geforderten Sicherheitskontrollen bereits zuvor durchgeführt wurden. Sollten jedoch konkrete Bedrohungsinformationen vorliegen, die erst nach Durchführung der vorherigen Sicherheitskontrollen verfügbar geworden sind, können das Luftfahrtunternehmen, der Betreiber, die Stelle oder die Person aufgefordert werden, die Sicherheitskontrollen unter Verwendung spezifischer Mittel und Methoden zu wiederholen und eine Bestätigung nach Absatz 1 Buchstabe c vorzulegen. Das Luftfahrtunternehmen, der Betreiber, die Stelle oder die Person kann auf alle Elemente und Informationen hingewiesen werden, die für eine wirksame Erreichung des Sicherheitsziels erforderlich sind.

- 6.8.7.5. Hat die erste Eingangszollstelle auf der Grundlage der PLACI-Analyse berechtigten Grund zu der Annahme, dass eine Sendung, die auf dem Luftweg in das Zollgebiet der Union verbracht wird, eine ernste Sicherheitsbedrohung darstellt, sodass sie eine „Do-not-load“-Nachricht herausgibt, darf die betreffende Sendung nicht in ein Luftfahrzeug verladen bzw. muss aus einem Luftfahrzeug entladen werden.
- 6.8.7.6. Luftfahrtunternehmen, Betreiber, Stellen oder Personen in einem Drittland, die die Nachricht der ersten Eingangszollstelle erhalten, dass nach Nummer 6.8.7.5 eine Sendung nicht in ein Luftfahrzeug verladen werden darf, müssen
  - a) sicherstellen, dass die in ihrem Besitz befindliche Sendung nicht an Bord eines Luftfahrzeugs verladen wird oder unverzüglich ausgeladen wird, wenn sich die Sendung bereits an Bord des Luftfahrzeugs befindet,
  - b) gegenüber der ersten Eingangszollstelle im Zollgebiet der Union bestätigen, dass sie der Aufforderung nachgekommen sind,
  - c) mit den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats der ersten Eingangszollstelle zusammenarbeiten,
  - d) die für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zuständige Behörde des Staates unterrichten, in dem sich das Luftfahrtunternehmen, der Betreiber, die Stelle oder die Person, die die Nachricht erhält, befindet, und, falls abweichend, die für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zuständige Behörde des Drittlands, in dem sich zu dem Zeitpunkt die Sendung befindet.
- 6.8.7.7. Befindet sich die Sendung bereits bei einem anderen Luftfahrtunternehmen, einem anderen Betreiber oder einer anderen Stelle entlang der Lieferkette, teilt das Luftfahrtunternehmen, der Betreiber, die Stelle oder die Person, die die „Do-not-load“-Nachricht nach Nummer 6.8.7.5 erhält, den anderen Luftfahrtunternehmen, Betreibern, Stellen oder Personen unverzüglich mit, dass sie
  - a) die Einhaltung der Bestimmungen von Nummer 6.8.7.6 Buchstaben a, c und d gewährleisten müssen,
  - b) die Anwendung von Nummer 6.8.7.6 Buchstabe b gegenüber dem Luftfahrtunternehmen, dem Betreiber, der Stelle oder der Person, die die Nachricht nach Nummer 6.8.7.5 erhalten hat, bestätigen müssen.
- 6.8.7.8. Befindet sich das Luftfahrzeug bereits mit einer Sendung in der Luft, für die die erste Eingangszollstelle nach Nummer 6.8.7.5 eine „Do-not-load“-Nachricht herausgegeben hat, muss das Luftfahrtunternehmen, der Betreiber, die Stelle oder die Person, die die Nachricht erhält, die folgenden Behörden unverzüglich unterrichten:

- a) die zuständigen Behörden des in Nummer 6.8.7.6 Buchstabe c genannten Mitgliedstaats, damit diese die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats des ersten Überflugs in der Union informieren und mit diesen in Verbindung treten,
  - b) die für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zuständige Behörde des Drittlands, in dem sich das Luftfahrtunternehmen, der Betreiber, die Stelle oder die Person, die die Nachricht erhält, befindet, und, falls abweichend, die für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zuständige Behörde des Drittlands, aus dem der Flug abgeflogen ist.
- 6.8.7.9. Nachdem die Nachricht der ersten Eingangszollstelle, die diese Nachricht nach Nummer 6.8.7.5 herausgegeben hat, bei der zuständigen Behörde desselben Mitgliedstaats eingegangen ist, muss diese, je nach Sachlage, sicherstellen bzw. dafür sorgen, dass das einschlägige Sicherheitsprotokoll für den Notfall im Einklang mit dem nationalen Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt des betreffenden Mitgliedstaats und den internationalen Normen und Empfehlungen für das Krisenmanagement und die Reaktion auf unrechtmäßige Eingriffe in die Zivilluftfahrt aktiviert und umgesetzt wird, oder bei allen Folgemaßnahmen, etwa der Koordinierung mit den Behörden des Abflug-Drittlandes oder der Transit- und/oder Transferländer, kooperieren.
- 6.8.7.10. Das Luftfahrtunternehmen, der Betreiber, die Stelle oder die Person in einem Drittland, das bzw. die eine Nachricht der Zollbehörde eines Drittlandes erhält, die im Einklang mit dem SAFE-Normenrahmen der Weltzollorganisation ein System zur Vorabinformation über Luftfracht vor dem Verladen anwendet, gewährleistet die Umsetzung der in den Nummern 6.8.7.3 und 6.8.7.4 sowie in den Nummern 6.8.7.6, 6.8.7.7 und 6.8.7.8 festgelegten Anforderungen.

Diese Nummer gilt nur für Fracht- oder Postsendungen, die eines der nachstehenden Kriterien erfüllen:

- a) sie werden zum Transit oder Transfer zu einem Flughafen der Union befördert, bevor sie das Endziel an einem Flughafen in dem Drittland der meldenden Zollbehörde erreichen,
- b) sie werden zum Transit oder Transfer zu einem Flughafen der Union befördert, bevor ein weiterer Transit oder Transfer an einem Flughafen in dem Drittland der meldenden Zollbehörde erfolgt.

Für die Zwecke der Anforderungen nach Nummer 6.8.7.6 Buchstabe c und Nummer 6.8.7.8 Buchstabe a unterrichtet das Luftfahrtunternehmen, der Betreiber, die Stelle oder die Person, die die Nachricht in einem Drittland erhält, unverzüglich die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats der ersten Landung in der Union.

Befindet sich das Luftfahrzeug bereits in der Luft, werden die Informationen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats des ersten Überflugs in der Union übermittelt, die die Durchführung der in Nummer 6.8.7.9 genannten Maßnahmen in Abstimmung mit den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats der ersten Landung in der Union sicherstellen.

Die zuständigen Behörden sowohl des Mitgliedstaats des ersten Überflugs in der Union als auch des Mitgliedstaats der ersten Landung in der Union unterrichten die jeweilige Zollbehörde.

\* Delegierte Verordnung (EU) 2015/2446 der Kommission vom 28. Juli 2015 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates mit Einzelheiten zur Präzisierung von Bestimmungen des Zollkodex der Union (ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 1).

\*\* Luftfahrtunternehmen, Betreiber und Stellen in Island wenden die Nummern 6.7.3 und 6.7.4 des Anhangs des Durchführungsbeschlusses C(2015) 8005 an.“

(23) In Nummer 11.6.3.6. wird folgender Satz hinzugefügt:

„Die zuständige Behörde stellt den von ihr zugelassenen Validierungsprüfern die relevanten Teile der nicht öffentlichen Rechtsvorschriften und nationalen Programme zur Verfügung, die sich auf die zu validierenden Abläufe und Bereiche beziehen.“

(24) Nummer 11.6.3.8. erhält folgende Fassung:

„11.6.3.8. Die als Validierungsprüfer fungierende zuständige Behörde darf Validierungen nur in Bezug auf Luftfahrtunternehmen, Betreiber und Stellen vornehmen, die ihrer Verantwortung oder der Verantwortung der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats unterstehen, sofern sie von dieser Behörde ausdrücklich dazu aufgefordert oder benannt wurde.“

(25) Die folgende Nummer 11.6.3.11. wird hinzugefügt:

„11.6.3.11. Die Zulassung eines EU-Validierungsprüfers für die Luftsicherheit ist für höchstens fünf Jahre gültig.“

(26) Nummer 11.6.4.1. erhält folgende Fassung:

„11.6.4.1. Ein EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit

- a) gilt erst als zugelassen, wenn die ihn betreffenden Angaben in der „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette“ verzeichnet sind,
- b) muss durch die zuständige Behörde oder in ihrem Namen einen Nachweis seines Status ausgestellt bekommen,
- c) darf keine EU-Validierungen der Luftsicherheit durchführen, wenn er nach einem gleichwertigen System eines Drittlands oder einer internationalen Organisation den Status eines Validierungsprüfers der Luftsicherheit innehat, sofern nicht Nummer 11.6.4.5. gilt.

EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit, die aufgrund der Zulassung durch die zuständige Behörde in der „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette“ verzeichnet sind, dürfen Validierungen von Luftfahrtunternehmen, Betreibern oder Stellen nur unter der Verantwortung dieser zuständigen Behörde durchführen.“

(27) Nummer 11.6.5.6. erhält folgende Fassung:

„11.6.5.6. Standardmäßig ist der Bericht in englischer Sprache abzufassen und innerhalb von höchstens einem Monat nach der Überprüfung am Betriebsstandort der zuständigen Behörde sowie der validierten Stelle zu übermitteln.

Die zuständige Behörde bewertet den Validierungsbericht innerhalb von höchstens sechs Wochen nach dessen Eingang.

Betrifft der Bericht Luftfahrtunternehmen, Betreiber oder Stellen, die für die Zwecke einer bestehenden Benennung validiert werden, die nach Ablauf der in den vorstehenden Absätzen genannten Zeiträume ausläuft, kann die zuständige Behörde für den Abschluss der Bewertung einen längeren Zeitraum festlegen.

In diesem Fall und sofern keine weiteren Informationen und Belege für den erfolgreichen Abschluss der Bewertung benötigt werden, stellt die zuständige Behörde sicher, dass das Verfahren vor Ablauf der Gültigkeit des Status abgeschlossen wird.

Innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Berichts erhält der Validierungsprüfer eine schriftliche Rückmeldung über die Qualität des Berichts, gegebenenfalls mit Empfehlungen und Bemerkungen, die die zuständige Behörde für erforderlich hält. Gegebenenfalls wird der zuständigen Behörde, die den Validierungsprüfer zugelassen hat, eine Kopie dieser Rückmeldung übermittelt.

Für die Zwecke der Benennung anderer Luftfahrtunternehmen, Betreiber oder Stellen gemäß dieser Verordnung kann eine zuständige Behörde bei der zuständigen Behörde, die einen Validierungsbericht in ihrer Landessprache erstellt oder die den die Validierung durchführenden Validierungsprüfer hierzu aufgefordert hat, eine Kopie des vollständigen Validierungsberichts in englischer Sprache anfordern, den sie innerhalb von fünfzehn Tagen erhalten muss.“

(28) Nummer 12.0.2.1. erhält folgende Fassung:

„12.0.2.1. Vorbehaltlich der Nummer 12.0.5 dürfen die folgenden Sicherheitsausrüstungen nur dann nach dem 1. Oktober 2020 eingebaut werden, wenn sie mit den in der Nummer 12.0.2.5 genannten Kennzeichnungen „EU-Stempel“ oder „EU-Stempel (vorläufig)“ versehen sind.

- a) Metalldetektorschleusen (WTMD-Geräte),
- b) Sprengstoffdetektoren (EDS-Geräte),

- c) Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräte),
- d) Flüssigsprengstoff-Detektoren (LEDS-Geräte),
- e) Metalldetektoren (MDE-Geräte),
- f) Sicherheitsscanner,
- g) Schuh-Scanner,
- h) Detektoren für explosionsfähige Dämpfe (EVD-Geräte).“

(29) Nummer 12.0.2.3. erhält folgende Fassung:

„12.0.2.3. Die „EU-Stempel“-Kennzeichnung für Sicherheitsausrüstungen, die durch Prüfstellen getestet wurden, die die Maßnahmen zur Qualitätskontrolle gemäß dem gemeinsamen Bewertungsprozess der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz durchführen, wird unter der Verantwortung der zuständigen Behörde vergeben.“

(30) Nummer 12.0.5.3. erhält folgende Fassung:

„12.0.5.3. Sicherheitsausrüstungen, die auf nationaler Ebene auf der Grundlage der Nummer 12.0.5.1 oder 12.0.5.2 genehmigt wurden, erhalten nicht automatisch die „EU-Stempel“-Kennzeichnung.“

(31) Die folgende Nummer 12.3.1. wird hinzugefügt:

„12.3.1. Bei allen ab spätestens dem 1. Januar 2023 installierten Ausrüstungen für die Kontrolle von Fracht und Post sowie von Post und Material von Luftfahrtunternehmen, die Sicherheitskontrollen nach Kapitel 6 unterliegen, muss es sich um Multi-View-Geräte handeln.

Die zuständige Behörde kann aus objektiven Gründen die Verwendung von vor dem 1. Januar 2023 installierten Single-View-Röntengeräten bis zu folgenden Zeitpunkten gestatten:

- a) vor dem 1. Januar 2016 installierte Single-View-Röntengeräte bis spätestens 31. Dezember 2025,
- b) nach dem 1. Januar 2016 installierte Single-View-Röntengeräte für eine Höchstdauer von zehn Jahren ab dem Zeitpunkt des Einbaus oder bis spätestens 31. Dezember 2027, je nachdem, welcher Zeitpunkt der frühere ist.

Die zuständige Behörde unterrichtet die Kommission, wenn sie die Bestimmungen von Absatz 2 anwendet.“

(32) Nummer 12.4.2. erhält folgende Fassung:

#### „12.4.2. **Standards für EDS-Geräte**

12.4.2.1. Alle EDS-Geräte müssen folgende Anforderungen erfüllen:

- a) Alle vor dem 1. September 2014 installierten Geräte müssen mindestens dem Standard 2 entsprechen.
- b) Alle vom 1. September 2014 bis zum 31. August 2022 installierten Geräte müssen mindestens dem Standard 3 entsprechen.
- c) Alle vom 1. September 2022 bis zum 31. August 2026 installierten Geräte müssen mindestens dem Standard 3.1 entsprechen.
- d) Alle ab dem 1. September 2026 installierten Geräte müssen mindestens dem Standard 3.2 entsprechen.

12.4.2.2. Die Gültigkeit von Standard 2 erlischt am 1. September 2021.

12.4.2.3. Für die Zwecke der Genehmigung der Verlängerung des Einsatzes von EDS-Geräten nach Standard 2 gelten die vier nachstehenden Flughafenkategorien:

- a) Kategorie I — Flughafen mit mehr als 25 Mio. Fluggästen im Jahr 2019,
- b) Kategorie II — Flughafen mit Liniendiensten zu mindestens einem der in Anlage 5-A dieser Verordnung aufgeführten Drittländer mit Ausnahme des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland;
- c) Kategorie III — Flughafen, der im Jahr 2019 das höchste Verkehrsaufkommen in den einzelnen Mitgliedstaaten hatte und der nicht bereits unter die Kategorie I oder II fällt,
- d) Kategorie IV — sonstiger Flughafen.

- 12.4.2.4. Die zuständige Behörde kann den Einsatz von Standard-2-EDS-Geräten ab dem 1. September 2021 gemäß der folgenden Tabelle gestatten:

	Standard 2-EDS-Geräte, die vor dem 1. Januar 2011 installiert wurden,	Standard 2-EDS-Geräte, die zwischen dem 1. Januar 2011 und dem 1. September 2014 installiert wurden,
Flughäfen der Kategorie I	1. März 2022	1. März 2023
Flughäfen der Kategorie II oder III	1. September 2022	1. September 2023
Flughäfen der Kategorie IV	1. März 2023	1. März 2024

- 12.4.2.5. Die zuständige Behörde unterrichtet die Kommission, wenn sie die Fortsetzung des Einsatzes von Standard-2-EDS-Geräten ab dem 1. September 2021 gestattet.
- 12.4.2.6. Alle EDS-Geräte, die für die Kontrolle von Handgepäck ausgelegt sind, müssen mindestens dem Standard C1 entsprechen.
- 12.4.2.7. Alle EDS-Geräte, die für die Kontrolle von Handgepäck ausgelegt sind, das tragbare Computer oder andere größere elektrisch betriebene Gegenstände enthält, müssen mindestens dem Standard C2 entsprechen.
- 12.4.2.8. Alle EDS-Geräte, die für die Kontrolle von Handgepäck ausgelegt sind, das tragbare Computer oder andere größere elektrisch betriebene Gegenstände oder Flüssigkeiten, Aerosole oder Gele enthält, müssen mindestens dem Standard C3 entsprechen.
- 12.4.2.9. Alle EDS-Geräte, die dem Standard C3 entsprechen, gelten als gleichwertig mit LEDSGeräten, die dem Standard 2 für die Kontrolle von Flüssigkeiten, Aerosolen oder Gelen entsprechen.“
-