

# Häufige Fragen und Antworten zur Novelle des Luftsicherheitsgesetzes

	Frage	Antwort
1	<b>Zuverlässigkeitsüberprüfung/ beschäftigungsbezogene Überprüfung</b>	
2	Sind von der Pflicht zu Überprüfung der Zuverlässigkeit gemäß § 7 Abs. 1 S. 1 Nummer 2 Luftsicherheitsgesetz auch Personen mit unbegleitetem Zugang zu sicherer Luftfracht betroffen?	Auch Personen mit „lediglich“ unbegleitetem Zugang zu sicherer Luftfracht benötigen eine Überprüfung nach § 7 Luftsicherheitsgesetz. Die beschäftigungsbezogene Überprüfung ist - nach Ablauf des Übergangszeitraumes - nicht mehr zulässig. Der Passus am Ende von § 7 Abs. 1 Luftsicherheitsgesetz schließt Personen, die direkten Zugang zu (sicherer) Luftfracht haben nicht aus, denn bei Personen, die unbegleiteten Zugang zu sicherer Luftfracht haben, ist ein unmittelbarer Einfluss auf die Sicherheit im Luftverkehr anzunehmen.
3	Gibt es einen Bestandsschutz für existierende beschäftigungsbezogene Überprüfungen?	Alle beschäftigungsbezogenen Überprüfungen verlieren nach Ablauf des Übergangszeitraumes ihre Gültigkeit. Mit Ablauf der Jahresfrist müssen alle Personen, die in luftsicherheitsrelevanten Bereichen eingesetzt sind, über eine gültige Zuverlässigkeitsüberprüfung verfügen.
4	Wie kann man bei kurzfristigen Einstellungen wegen schwankender Auftragslage oder zur Überbrückung von Urlaubszeiten bezüglich des zukünftigen Erfordernisses zur Zuverlässigkeitsüberprüfung vorgehen?	Das Sicherstellen, dass jederzeit ausreichend qualifiziertes Personal vorhanden ist, obliegt den Unternehmen in eigener Verantwortung.
5	Ist ein Schnellverfahren für eine Zuverlässigkeitüberprüfung möglich?	Das Luftfahrt-Bundesamt ist für die Durchführung von Zuverlässigkeitsüberprüfungen nicht zuständig.
6	Muss die Zuverlässigkeitsüberprüfung am ersten Arbeitstag einer neu eingestellten Person vorliegen?	Ja, wenn luftsicherheitsrelevante Tätigkeiten durchgeführt werden sollen.
7	Muss für Azubis zu Ausbildungsbeginn die Zuverlässigkeitsüberprüfung vorliegen?	Ja, wenn luftsicherheitsrelevante Tätigkeiten durchgeführt werden sollen.
8	Gibt es die Möglichkeit, auch weiterhin nach Ablauf der Übergangsfrist erst einmal die beschäftigungsbezogene Überprüfungen auszustellen bis eine gültige Zuverlässigkeitsüberprüfung vorliegt?	Diese Möglichkeit besteht nicht mehr. Nach Ablauf der Übergangsfrist ist die beschäftigungsbezogene Überprüfung nicht mehr zulässig.
9	<b>Identitätsüberprüfung</b>	
10	Kann ein Aufenthaltstitel als Identifizierungsmittel verwendet werden?	Den Aufenthaltstitel gibt es in zwei Arten, zum einen im Scheckkartenformat (hellblau/rosa), zum anderen in Papierform (grün/rosa). Muster können auf den Seiten des Bundesamtes für Migration und Flüchtlinge (BAMF) eingesehen werden. Die Aufenthaltstitel verweisen darauf, dass die Informationen des Inhabers auf eigenen Angaben beruhen. Diese Daten sind nicht immer eindeutig verifizierbar, daher ist der Aufenthaltstitel nur in Verbindung mit einem Pass als Identifizierungsmittel zu akzeptieren. Eine positive Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß § 7 Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) scheidet im Regelfall aus, da ein Nachweis der Straffreiheit über einen Zeitraum von 10 Jahren zu erbringen ist.
11	Muss nach § 9a Abs. 5 Luftsicherheitsgesetz der reglementierte Beauftragte auch bei der Abholung bei einem bekannten Versender die Identität der Person feststellen?	Nein, dies ist nicht gefordert. Der § 9a Abs. 5 Luftsicherheitsgesetz gilt ebenso wie Nummer 6.3.2.2 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 nur bei Anlieferung an der zugelassenen Betriebsstätte des reglementierte Beauftragten.
12	Gilt die Pflicht, die Identität einer anliefernden Person zu überprüfen, auch für die Anlieferung von unsicheren Sendungen?	Ja. Gemäß Nr. 6.3.2.2 der Änderungsverordnung (EU) 2017/815 zur Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 muss jede Person, die eine Luftfrachtsendung aufgibt, aufgefordert werden, sich mit einem zulässigen Dokument auszuweisen. Diese Änderungsverordnung gilt ab dem 01.06.2017.
13	Müssen für eigene Fahrer oder Unternehmen, deren Daten bereits in Akten vorliegen, die ID-Daten pro Annahme aufgenommen werden oder genügt hier der Name?	Hier genügen Name und Geb.-Datum. Die Erfassung von beidem soll gewährleistet sein, dass auch bei Namensgleichheit unterschieden werden kann. Es muss jedoch sichergestellt sein, dass auf Verlangen der zuständigen Behörde sämtliche Informationen vorgelegt werden können und dass für jede Sendung nachvollzogen werden kann, welche Person diese übergeben hat.
14	Bislang galt, dass der vorgelegte Personalausweis oder Reisepass für die annehmende Person lesbar sein muss (also z.B. keine kyrillischen oder arabischen Schriftzeichen enthalten darf) und über ein Gültigkeitsdatum verfügen muss. Ist dies weiterhin zutreffend?	Insbesondere Reisepässe werden nach internationalen Standards ausgestellt, d.h. sie sind mind. Englisch untertitelt. Soweit Reisepässe und Personalausweise lesbar sind, können sie zur Überprüfung der Identität herangezogen werden.
15	Gibt es eine Einschränkung bezüglich der Staaten, was die Anerkennung von Personalausweisen und Reisepässen als Nachweis der Identität angeht?	Es gibt keine Einschränkung auf bestimmte Staaten bzgl. der Anerkennung von Personalausweisen und Reisepässen als Nachweis der Identität.

16	Frage	Antwort
17	Ist es erlaubt - mit Einverständnis des Ausweisinhabers - eine Kopie des Personalausweises anzufertigen, um darauf die Sendungsdaten zu notieren, da es schwierig werden könnte, die Frachtannahmescheine mit den persönlichen Daten nach 48h zu löschen?	Im Luftsicherheitsgesetz wird nicht das Anfertigen einer Kopie gefordert. Grundsätzlich werden an die Erforderlichkeit der Erstellung einer Kopie bei einer Identifizierung unter Anwesenden im Regelfall enge Maßstäbe angelegt. Die Anforderungen sind hier nicht erfüllt, um das Anfertigen einer Kopie zu rechtfertigen.
18	Bisher galt, dass einer frachtannehmenden Person, von einer frachtliefernden Person lediglich einmal pro Tag der Personalausweis/ Reisepass vorzuweisen ist. Ist dies weiterhin vor dem Hintergrund des revidierten LuftSiG zutreffend (es handelt sich um Anliefernde, die mehrfach am Tag Fracht anliefern)?	Dies ist weiterhin zutreffend. Im Falle eines Schichtwechsels oder ähnlichem ist jedoch eine erneute Identitätsprüfung vorzunehmen.
19	<b>Aufbewahrung der Daten zur Frachtannahme</b>	
20	Wer muss die Daten gemäß § 9a Luftsicherheitsgesetz vorhalten?	Grundsätzlich ist es ausreichend, wenn ein Beteiligter die Daten vorhält. Das kann wahlweise der reglementierte Beauftragte sein, der die Dokumentation erstellt oder der, der in dessen Unterauftrag das Lager betreibt. Sollte der das Lager betreibende reglementierte Beauftragte die Daten an den reglementierten Beauftragten geben, der für die Gesamtabwicklung verantwortlich ist, so sollte er selbst keine Daten mehr vorhalten, sondern diese vollständig übergeben.
21	Im LuftSiG steht ein Minimum von 48 Stunden bzw. für die Dauer des Fluges. Welcher Flug ist hier gemeint ? Geht es um den ersten Flug oder um alle Flüge bis die Sendung endgültig im Empfangsland angekommen ist?	Es geht um alle Flüge bis die jeweilige Sendung im Empfangsland angekommen ist.
22	Wie muss die Löschung erfolgen, um den Anforderungen des Bundesdatenschutzgesetzes zu genügen? Ist ein „Unkenntlich machen“ ausreichend?	Gemäß der Legaldefinition des Bundesdatenschutzgesetzes (§ 3 Abs. 4 Nr. 5 Bundesdatenschutzgesetzes) ist löschen das „Unkenntlichmachen“ gespeicherter personenbezogener Daten. Dies ist jede Handlung die irreversibel bewirkt, dass eine Information nicht länger aus (gespeicherten) Daten gewonnen werden kann - z.B. auch durch Schwärzen/Ausradiieren oder in die Aktenvernichtung geben.
23	Im LuftSiG wird unter § 9a darauf hingewiesen, dass die Dokumentation für Qualitätskontrollmaßnahmen durch die Luftsicherheitsbehörde für die Dauer des Fluges, auf dem die Sendung transportiert wird, mindestens jedoch 48 Std. jederzeit zur Verfügung und auf Verlangen vorzulegen ist. Die sich daraus ergebende maximale Aufbewahrungsdauer für die vom reglementierten Beauftragten zu dokumentierenden Daten der Anliefernden ist damit aber nur unpräzise benannt, da nur von einem Flug ausgegangen wird. Fracht bleibt aber teilweise auf Zwischenstopps mehrere Tage vor einem Weiterflug auf einem Flughafen liegen und somit kann ein Handlingsagent die Zeit des Fluges nicht kennen und einschätzen. Insofern ist die 48 Std. Regelung nur schwer als Grundlage zu bewerten. Wird es seitens des LBA eine Präzisierung hierzu geben?	Die Vorgabe des § 9a Abs. 6 LuftSiG kann dahingehend ausgelegt werden, dass die personenbezogenen Daten 1. unverzüglich nach der Dauer des Fluges bzw. 2. spätestens jedoch 3 Wochen nach der eigenen Abwicklung der Fracht zu löschen sind.
24	<b>Zertifizierung und Zulassung von Kontrolltechnik</b>	
25	Was ist der Unterschied zwischen der Zertifizierung und der Zulassung von Kontrolltechnik?	Bei der Zulassung, die in § 10a Abs. 3 LuftSiG geregelt ist, handelt es sich um die Zulassung eines konkreten Gerätes am jeweiligen Betriebsstandort. Zertifizierung bedeutet eine Genehmigung eines Baumusters, Bauart oder Typen. Bevor eine Zulassung erfolgen kann, muss grundsätzlich eine Zertifizierung des Gerätetypen vorliegen.
26	Wer ist für die Zertifizierung zuständig? Der Hersteller des Gerätes oder der reglementierte Beauftragte?	Für Geräte, die für den Einsatz im Luftfrachtbereich zertifiziert werden sollen, ist das Luftfahrt - Bundesamt als Genehmigungsbehörde zuständig. Grundsätzlich ist nicht beschränkt, wer einen Antrag auf Zertifizierung einer Sicherheitsausrüstung stellen kann. Den Antrag kann grds. jeder stellen.  Hat die beantragte Luftsicherheitsausrüstung jedoch noch keinen Nachweis einer Zertifizierung gem. zugrundeliegenden Prüfmethode eines anderen EU-Mitgliedsstaates erbracht, müssen dem LBA vom Antragsteller technische Daten und Versuchsgeräte zur Verfügung gestellt werden. Daher kommen in diesen Fällen in der Regel hauptsächlich Hersteller als Antragsteller in Betracht. Die Kosten für eine Zertifizierung trägt der Antragsteller.
27	Ist mit einer Veröffentlichung der vom LBA zertifizierten Sicherheitsausrüstung zu rechnen?	LBA-Typengenehmigungen (Zertifizierungen) werden derzeit nicht durchgeführt. Wenn diese in vollem Umfang durchgeführt werden, dann ist auch mit einer Veröffentlichung zu rechnen. Derzeit stützt sich das LBA bei der Typengenehmigung, Bauartzulassung oder Zertifizierung auf die Veröffentlichungen der ECAC. Die dort aufgeführte Luftsicherheitsausrüstung ist auf der Homepage der ECAC nachzulesen. Das LBA plant die Veröffentlichung einer eigenen Liste der zertifizierten Kontrolltechnik. Es wird bis auf weiteres bei den 1/4 jährlichen Funktionsüberprüfungen bleiben.

28	Derzeit existiert bei einigen regB noch zugelassene, aber nicht zertifizierte Sicherheitsausrüstung in Betrieb (Bestandsschutz). Ist diese ab sofort nicht mehr einsetzbar?	Eine eindeutige Regelung findet sich in Nummer 12.4.2 bzgl. EDS-Geräte und 12.6.2 bzgl. ETD-Geräten VO (EU) Nr. 2015/1998 & BE K (2015) 8005. Die dort genannten Fristen 2020 bzw. 2022 sind einzuhalten.
29	Existiert auch für Röntgengeräte ein festgelegter Standard. Wie werden diese zertifiziert?	Die entsprechenden Vorgaben finden sich in Nummer 12.3 des Beschlusses K(2015) 8005. Diese werden im Rahmen der Vor-Ort-Abnahme überprüft.
30	<b>Einsatz von Transporteuren</b>	
31	Dürfen bis zum 04.03.2018 noch Transporteuserklärungen akzeptiert werden?	Transporteuserklärungen können im Rahmen der Übergangsfrist noch gezeichnet werden. Sie verlieren ihre Gültigkeit mit Ablauf der Übergangsfrist.
32	Dürfen bis zum 04.03.2018 noch neue Transporteuserklärungen akzeptiert werden?	Ja, bis zum 04.03.2018 dürfen noch neue Transporteuserklärungen akzeptiert werden. Für Transporteure aus anderen EU-Mitgliedsstaaten ist dies auch darüber hinaus möglich, soweit nicht auch in diesen Staaten eine Zulassungspflicht besteht.