



REPUBLIK ÖSTERREICH



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Nationales Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt der Republik Österreich (NaSP) 2003 gem. Art. 5 der EU-Verordnung Nr. 2320/2002

Beschluss des Nationalen Sicherheitskomitees vom 13. Juni 2006
Überarbeitete 5. Auflage

**NATIONALES SICHERHEITSPROGRAMM FÜR DIE
ZIVILLUFTFAHRT DER REPUBLIK ÖSTERREICH
(NASP)
gem. Art. 5 der EU-Verordnung Nr. 2320/2002**

**Das Nationale Sicherheitsprogramm
ist gemäß**

**Informationssicherheitsgesetz ein
klassifiziertes Dokument und als
eingeschränkt eingestuft.**

**Zugang zu diesem Dokument erhalten
nur jene Personen, deren dienstliche
Aufgaben in diesen Bereich fallen.**

**Ein Nachweis über die Unterweisung
mit dem Umgang klassifizierter
Dokumente ist erforderlich. Die
elektronische Verarbeitung und
Speicherung ist gestattet.**

ERLÄUTERUNGEN

zur 5. Auflage des NaSP, 1. Abänderung vom 13. Juni 2007

Die hier vorliegende fünfte Auflage des Nationalen Sicherheitsprogramms berücksichtigt weitere Verordnungen.

Die einzelnen Teile dieser Ausgabe sind in verschiedenen Farben gedruckt bzw. mit verschiedenen Farben hinterlegt.

Standarddruck: Text des NaSP

Braune Farbhinterlegung: VO (EG) Nr. 2320/2002

Grüne Farbhinterlegung: VO (EG) Nr. 622/2003

Blaue Farbhinterlegung: VO (EG) Nr. 1138/2004

Gelbe Farbhinterlegung: VO (EG) Nr. 831/2006

Altrosa Farbhinterlegung: VO (EG) Nr. 68/2004

Dunkelgrüne Farbhinterlegung: VO (EG) Nr. 1862/2006

Hellgrüne Farbhinterlegung: VO (EG) Nr. 240/2006

Blitzblaue Farbhinterlegung: VO (EG) Nr. 1546/2006

Violette Farbhinterlegung: VO (EG) Nr. 1448/2006

Pinke Farbhinterlegung: VO (EG) Nr. 781/2005

Übernahmebestätigung:

Name, Organisation, Datum

INHALTSVERZEICHNIS

Themeninhalte	Seite(n)
Präambel	
Erläuterungen	
Inhaltsverzeichnis	
I. Ziele	I.1
II. Rechtsgrundlagen	II.1- II.2
A. Internationale Rechtsgrundlagen	II.1
B. Nationale Rechtsgrundlagen	II.2
III. Zuständigkeiten	III.1 – III.12
- Allgemeines	III.1
A. Zuständige (geeignete Behörde) - BMVIT	III.1
B. Flugplatzhalter	III.2-III.4
C. Luftfahrtunternehmen	III.4-III.6
D. Austro Control GmbH	III.7-III.8
E. Sicherheitsbehörden (BMI und die ihm nachgeordneten Sicherheitsbehörden) und beauftragte Unternehmen	III.8-III.9
F. Dienstleister	III.9
G. Militärbehörden	III.9
H. Übersicht Normadressaten	III.10-III.12
IV. Koordinierung und Kommunikation	IV.1 – IV.4
A. Nationales Zivilluftfahrt-Sicherheitskomitee	IV.1-IV.2
B. Flughafen-Sicherheitskomitee	IV.3
C. Kontakte mit den Medien	IV.3
D. Zusammenarbeit mit anderen Staaten	IV.3-IV.4
E. Mitteilungspflichten gegenüber der EU	IV.4
F. Mitteilungspflichten gegenüber der ICAO	IV.4
V. Krisenmanagement bei Anschlägen und Bedrohungen	V.1 – V.4
A. Einsatzpläne	V.1
B. Zuständigkeit	V.1-V.2
C. Maßnahmen bei Einlangen von Informationen über widerrechtliche Handlungen gegen die Zivilluftfahrt	V.2
D. Krisenstab	V.2
E. Aufgaben der Austro Control GmbH	V.3
F. Einsatz von Sondereinheiten	V.3
G. Information der Medien	V.3
H. Besprechung von Zwischenfällen	V.3-V.4
I. Weitergabe von Berichten über widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt	V.4
VI. Qualitätskontrollprogramm	VI.1
VII. Finanzierung der erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung des NaSP	VII.1
VIII. Geschäftsordnung des Nationalen Zivilluftfahrt-Sicherheitskomitees (hier Komitee)	VIII.1
IX. EU Verordnungen	IX.1 – IX.2
A. Allgemeines	IX.1
B. Relevante Artikel	IX.1-IX.2

1.	Begriffsbestimmungen	1.1 – 1.5
2.	Flughafensicherheit	2.1 – 2.14
	2.1 Anforderungen an die Flughafenplanung	2.1
	2.2 Zugangskontrolle	2.1 – 2.8
	- Verfahren für temporäre Zutritte in Sicherheitsbereiche	2.3 – 2.4
	- EU-Verordnung 1138/2004	2.6 – 2.7
	2.3 Durchsuchung von Personal, mitgeführten Gegenständen und Fahrzeugen	2.8 – 2.13
	- Genehmigte Gegenstände für bestimmte Kategorien von Personal	2.10
	- EU-Verordnung 240/2006 Anhang	2.12–2.13
	2.4 Objektschutz und Streifengänge	2.14
3.	Sicherheit von Luftfahrzeugen	3.1 – 3.6
	3.1 Luftfahrzeugdurchsuchung und -überprüfung	3.1 – 3.3
	3.2 Sicherung der Luftfahrzeuge	3.3 – 3.4
	- Sonstige Sicherheitsmaßnahmen	3.4 – 3.6
4.	Fluggäste und Handgepäck	4.1 – 4.18
	4.1 Kontrolle von Fluggästen	4.2
	4.3 Kontrolle von Handgepäck	4.3
	- Aufzählung von „verbotenen Gegenständen“ i.S. der EU-Verordnung 68/2004	4.4 – 4.7
	- Anhang EU-Verordnung 1546/2006 „Verbotene Gegenstände“	4.7 – 4.8
	- Ausnahmen von der Sicherheitskontrolle	4.9-4.10
	- Besondere Verfahren der Sicherheitskontrolle	4.11-4.13
	- Ausnahmen	4.13–4.14
	4.2 Trennung von Fluggästen	4.14-4.16
	4.4 Kontrollen von Diplomaten	4.16
	- Sonderverfahren der Sicherheitskontrollen	4.16-4.18
5.	Aufgegebenes Gepäck	5.1 – 5.8
	5.1 Zuordnung von aufgegebenem Gepäck	5.1
	5.2 Kontrolle von aufgegebenem Gepäck	5.1 – 5.5
	- Ausfallsszenarien Personen- und Handgepäckskontrolle	5.2
	- Ausfallsszenarien Kontrolle von aufgegebenem Gepäck	5.3
	- Gegenstände, die nicht im aufgegebenem Gepäck mitgeführt werden dürfen	5.5
	- Durchleuchtung von aufgegebenem Gepäck mit EDS	5.6
	5.3 Schutz von aufgegebenem Gepäck	5.6 - 5.8
6.	Fracht, Kurier- und Expresssendungen	6.1 – 6.20
	6.1 Anwendungen	6.2
	6.2 Anforderungen an einen reglementierten Beauftragten	6.2 – 6.5
	6.3 Sicherheitskontrollen	6.5 – 6.8
	6.4 Kriterien für einen bekannten Versender	6.8 – 6.9
	- Erklärung der bekannten Versender	6.10
	- Declaration of the known consignor	6.11
	6.5 Beförderung mit Nurfrachtflugzeugen	6.12–6.13
	- Nationale Anweisungen für Großkundenversender	6.14-6.15
	- National Instructions on security of premises, staff and transport for account consignors	6.16–6.17

6.6 Transferfracht	6.18
6.7 Transport von Luftfracht auf dem Landweg	6.18-6.19
- Erklärung von Transportunternehmen	6.20
- Declaration of Transport Entities	6.21
- Genehmigung als reglementierter Beauftragter	6.22
7. Post	7.1 – 7.7
- Begriffsbestimmungen	7.1
7.3 Sicherheitskontrollen	7.1 – 7.3
- Ausnahmen von Sicherheitskontrollen	7.4
7.4 Kriterien für einen bekannten Versender	7.4
7.5 Umschlagspost	7.5
- Betriebsorganisation von reglementierten Postbehörden/-verwaltung.....	7.5 – 7.6
- Genehmigung der reglementierten Postbehörde/-verwaltung	7.6 – 7.7
8. Post und Material von Luftfahrtunternehmen	8.1
8.1 Anwendung	8.1
8.2 Begriffsbestimmung	8.1
8.3 Sicherheitskontrollen	8.1
9. Bordverpflegung und Bordvorräte von Luftfahrtunternehmen	9.1
9.1 Anwendung	9.1
9.2 Sicherheitskontrollen	9.1
10. Reinigungsdienste und Reinigungsartikel für Luftfahrtunternehmen	10.1
10.1 Anwendung und Ziel	10.1
10.2 Sicherheitskontrollen	10.1
11. Allgemeine Luftfahrt	11.1
11.1 Sicherheitskontrollen	11.1
12. Einstellung und Schulung von Personal	12.1–12.4
12.1 Nationales Schulungsprogramm für Luftsicherheit	12.1–12.2
12.2 Sicherheitspersonal	12.2-12.4
12.3 Sonstiges Personal	12.4
13. Leitlinien für die Ausrüstung	13.1-13.12
13.1 Metalldetektoren	13.1–13.3
13.2 Normen und Prüfverfahren für Röntgengeräte	13.3-13.7
13.3 Sprengstofferkennungssysteme (EDS)	13.7-13.9
Anlage 1: Leistungsanforderungen an EDS	13.9-13.10
Anlage 2: Leistungsanforderungen an Metalldetektorschleusen	13.10
Anlage): Leitlinien für die Einstufung von verbotenen Gegenständen	13.11-13.12
Nationales Trainingsprogramm für die Zivilluftfahrt (NaTP)	NaTP A 1 – H 1
A. Standards für Sicherheitskontrollen	A 1 – A 13
- Identifizierung der neun Gefahrgutklassen	A 14–A 26
B. Ausbildungsverfahren für Sicherheitskontrollen	B 1 – B 4
C. Seminarpläne für Sicherheitskontroll- und Exekutivorgane	C 1 – C 5
D. Aufnahmekriterien für Sicherheitskontrollorgane	D 1
E. Ausbildungsprogramme für Fracht (Cargo) und Post (Mail)	E 1 – E 2
F. Ausbildungsprogramm für „sonstiges Personal“	F 1

G. Ausbildungsprogramm für Flugbesatzungen von Luftfahrtunternehmen	G 1
H. Zulassung von Führungskräften für die Durchführung der Ausbildung des Sicherheitspersonals	H 1

I ZIELE

- A** Das Nationale Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt (NaSP) stellt die Festlegung einheitlicher Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt („Security“) in der Republik Österreich im Sinne der EU-Verordnung Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 dar. Dieses Programm ist das nationale Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt i.S.d. Art. 5 der zit. EU-Verordnung.
- B** Das Ziel des Nationalen Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt (NaSP) ist das **Erreichen bzw. Beibehalten eines einheitlich hohen Sicherheitsstandards** der Zivilluftfahrt in Österreich durch die Anwendung nationaler und internationaler Rechtsgrundlagen zum Schutz vor widerrechtlichen Handlungen gegen bzw. zur Verhinderung unrechtmäßiger Eingriffe in die Zivilluftfahrt zum Schaden von Fluggästen, Crews, am Flughafen beschäftigter Personen oder anderer Menschen.
- C** Dieses Programm hat weiter den Zweck, den in- und ausländischen Luftfahrtunternehmen, welche Flugdienste nach Österreich oder von Österreich aus anbieten, auf allen österreichischen Flughäfen im Sinne des Art. 2 der EU-Verordnung Sicherheit nach internationalem Standard zu gewährleisten.
- D** Dieses Programm dient weiter dazu, die **Verpflichtungen Österreichs als EU-, ICAO- und ECAC-Mitgliedsstaat zu erfüllen**. Diese Verpflichtungen ergeben sich aus den in der EU-Verordnung normierten Vorschriften, den im III. Abschnitt angeführten Abkommen, weiter aus den „Standards“ und „Empfehlungen“ des Annex 17 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, aus den relevanten Sicherheitsbestimmungen der Annexe 2, 6, 9, 10, 11, 13 und 14 sowie den Empfehlungen aus dem ECAC - Doc. 30.

II RECHTSGRUNDLAGEN

A Internationale Rechtsgrundlagen

Die **EU-Verordnung 2320/2002** vom 16.12.2002 bildet die maßgebliche Grundlage für das Nationale Sicherheitsprogramm für die Zivilluffahrt der Republik Österreich.

Die **Artikel 37 und 38 des Abkommens über die Internationale Zivilluffahrt** (Chicago Convention 1944) verpflichten Österreich, alle Standards in bestmöglichem Ausmaß durch innerstaatliche Umsetzung zu befolgen. Der Annex 17 zum Abkommen über die Internationale Zivilluffahrt (BGBl. Nr. 97/1949 i.d.g.F.) enthält *Standards* und *Empfehlungen* zum Schutz der Zivilluffahrt gegen widerrechtliche Handlungen.

Als ECAC-Mitgliedsstaat hat sich die Republik Österreich weiter zur Erfüllung der im **ECAC Doc. 30** angeführten Normen verpflichtet.

Ferner hat Österreich folgende Konventionen zum Schutz der Zivilluffahrt gegen widerrechtliche Handlungen ratifiziert und dies im jeweils angeführten Bundesgesetzblatt kundgemacht:

1. **TOKYO-Konvention 1963:** Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen (BGBl. Nr. 247/1974 i.d.g.F.)
2. **HAAGER-Konvention 1970:** Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen (BGBl. Nr. 249/1974 i.d.g.F.)
3. **MONTREAL-Konvention 1971:** Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluffahrt (BGBl. Nr. 248/1974 i.d.g.F.)
4. **MONTREAL-Zusatzprotokoll 1988:** Protokoll zur Bekämpfung gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluffahrt dienen, in Ergänzung des am 23. September 1971 in Montreal beschlossenen Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluffahrt (BGBl. Nr. 63/1990 i.d.g.F.)
5. **MONTREAL-Konvention 1991:** Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens samt Anhang und Erklärung der Republik Österreich (BGBl. Nr. III/135/99 i.d.g.F.)

B Nationale Rechtsgrundlagen

Die innerstaatliche Umsetzung der völkerrechtlichen Verpflichtungen, die durch die Ratifikation der unter Punkt A angeführten Abkommen übernommen wurden, und die gesetzliche Ermächtigung zur innerstaatlichen Durchführung des Schutzes der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Handlungen werden insbesondere durch folgende nationale Rechtsnormen – einschließlich jener Rechtsnormen, auf die darin verwiesen wird – gewährleistet:

1. **Bundesgesetz** vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (**Luftfahrtgesetz** – LFG 1957), BGBl. Nr. 253/1957 i.d.g.F. und bestimmte, aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassene Verordnungen
2. **Bundesgesetz** vom 19. August 1997 **über den zwischenstaatlichen Luftverkehr** (BGzLV 1977), BGBl. I Nr. 101/1997 i.d.g.F.
3. **Bundesgesetz über die Austro Control Gesellschaft mit beschränkter Haftung**, mit dem das Luftfahrtgesetz und das Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr geändert wurde, BGBl. Nr. 898/1993 i.d.g.F.
4. **Bundesgesetz über den Schutz vor Straftaten gegen die Sicherheit von Zivilluftfahrzeugen**, BGBl. Nr. 136/2004 („Luftfahrtsicherheitsgesetz - LSG“)
5. Bundesgesetz über die Organisation der Sicherheitsverwaltung und die Ausübung der Sicherheitspolizei (**Sicherheitspolizeigesetz** – SPG), BGBl. Nr. 566/1991 i.d.g.F.
6. Bundesgesetz vom 23. Juni 1974 über die mit gerichtlicher Strafe bedrohten Handlungen (**Strafgesetzbuch** – StGB), BGBl. 60/1974 i.d.g.F.
7. Bundesgesetz vom 21. Juli 1998 über die Öffnung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen (**Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz** – FBG), BGBl. I Nr. 97/1998
8. Zivillflugplatz – Betriebsordnung (ZFBO), BGBl. Nr. 72/1962 i.d.g.F. 610/1986
9. Zivillflugplatz – Verordnung (ZFV), BGBl. Nr. 313/1972
10. Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät – Verordnung (ZLLV), BGBl. Nr. 191/1995

1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

VO (EG) Nr. 2320/2002, Artikel 2:

„Flughafen“:

Jeder Platz in einem Mitgliedstaat, der für den gewerblichen Luftverkehr offen steht.

„Abkommen von Chicago“:

Das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt und seine Anhänge.

„Luftsicherheit“:

Die Kombination von Maßnahmen sowie von personellen und materiellen Ressourcen, die dazu dienen, die Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen.

VO (EG) Nr. 849/2004, Artikel 1:

„Abgegrenzter Bereich“:

Ein Bereich, der von anderen Sicherheitsbereichen eines Flughafens durch Zugangskontrollen getrennt ist.

VO (EG) Nr. 2320/2002, Abschnitt 1:

„Begleitetes aufgegebenes Gepäck“:

Gepäck, das zur Beförderung im Frachtraum eines Luftfahrzeugs entgegengenommen wird und bei dem der Fluggast, der es aufgegeben hat, an Bord ist.

„Luftseite“:

Die Bewegungsflächen eines Flughafens, angrenzendes Gelände und angrenzende Gebäude bzw. Teile davon.

„Luftfahrzeug-Sicherheitskontrolle“:

Eine Untersuchung des Luftfahrzeuginnenraums, zu dem Fluggäste Zugang gehabt haben können, und eine Untersuchung des Frachtraums zum Aufspüren von verbotenen Gegenständen.

Diese kann bei Zwischenlandungen oder unmittelbar folgenden Rückflügen (transit stops oder turn around) bei Anwesenheit der Dienstleister (Reinigung, Bordverpflegung, technisches Personal u.a.) durchgeführt werden, wenn sichergestellt ist, dass diese Personen sowie ihre mitgeführten Gegenstände einer Durchsuchung unterzogen wurden sowie unter Beobachtung des Luftfahrtunternehmens stehen.

VO (EG) Nr. 2320/2002, Abschnitt 1:

„Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung“:

Eine eingehende Untersuchung des Innenraums des Luftfahrzeugs und des Luftfahrzeugäußeren zum Aufspüren von verbotenen Gegenständen.

Diese Durchsuchung kann irgendwann auf jedem Ort des Flugplatzes vorgenommen werden, wenn der Sicherheitsstatus nach der Durchsuchung bis zum Abflug gewährleistet ist.

VO (EG) Nr. 2320/2002, Abschnitt 1:

„Zuverlässigkeitsüberprüfung“:

Eine Überprüfung der Identität einer Person und ihres Werdegangs, einschließlich etwaiger Vorstrafen, als Teil der Beurteilung der persönlichen Eignung für den unbegleiteten Zugang zu Sicherheitsbereichen.

„Handgepäck“:

Gepäck, das in der Kabine eines Luftfahrzeugs befördert werden soll.

„Gewerblicher Flug“:

Ein Flug oder eine Flugverkehrsleistung im Linien- oder Bedarfsdienst, der/die von der Öffentlichkeit oder von privaten Gruppen gegen Entgelt genutzt werden kann.

„Unternehmensmaterial“:

Material eines Luftfahrtunternehmens, das zwischen dessen verschiedenen Standorten befördert wird.

„Unternehmenspost“:

Postsendungen eines Luftfahrtunternehmens, die zwischen dessen verschiedenen Standorten befördert werden.

„Fortlaufende Stichprobenkontrolle“:

Kontrollen, die während der gesamten Dauer der Tätigkeit erfolgen, jedoch in Form von Stichproben.

„Allgemeine Luftfahrt“:

Linien- oder Bedarfsflugverkehrsleistungen, die der Öffentlichkeit nicht angeboten werden oder ihr nicht zur Verfügung stehen.

„EDS“ — Sprengstoff-Erkennungssystem:

Ein System oder eine Kombination unterschiedlicher Technologien, das/die in der Lage ist, Sprengstoff im Gepäck, ungeachtet des Materials, aus dem das Gepäckstück besteht, zu erkennen und dies mittels eines Alarmsignals anzuzeigen.

„EDDS“ — Sprengkörper-Erkennungssystem:

Ein System oder eine Kombination unterschiedlicher Technologien, das/die in der Lage ist, Sprengkörper im Gepäck, ungeachtet des Materials, aus dem das Gepäckstück besteht, durch Erkennung eines oder mehrerer Bestandteile eines Sprengkörpers aufzuspüren und dies mittels eines Alarmsignals anzuzeigen.

„Aufgegebenes Gepäck“:

Gepäck, das im Frachtraum eines Luftfahrzeugs befördert werden soll.

VO (EG) Nr. 2320/2002, Abschnitt 1:

„Bekannter Versender“:

- a. **Bei Fracht:** Der Versender von Gegenständen für die Beförderung als Luftfracht auf eigene Rechnung, der in geschäftlicher Beziehung mit einem reglementierten Beauftragten oder einem Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage der in diesem Anhang angegebenen Kriterien steht.
- b. **Bei Post:** Der Versender von Postsendungen zur Beförderung als Luftpost auf eigene Rechnung, der in geschäftlicher Beziehung zu einer reglementierten Postbehörde/-verwaltung steht.

„Landseite“:

Der Bereich eines Flughafens, bei dem es sich nicht um die Luftseite handelt und der alle öffentlich zugänglichen Bereiche umfasst.

„Verbotener Gegenstand“:

Ein Gegenstand, der für einen unrechtmäßigen Eingriff benutzt werden kann und der nicht ordnungsgemäß angemeldet und entsprechend den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften behandelt wurde. Verbotene Gegenstände sind beispielhaft in der Anlage aufgeführt.

„PEDS“ — Behelfsmäßiges Sprengstoff-Erkennungssystem:

Ein System oder eine Kombination unterschiedlicher Technologien, das/die in der Lage ist, Sprengstoff im Gepäck, ungeachtet des Materials, aus dem das Gepäckstück besteht, zu erkennen und dies mittels eines Alarmsignals anzuzeigen.

„Reglementierter Beauftragter“:

Agenturen, Spediteure oder sonstige Rechtssubjekte, die in geschäftlicher Beziehung mit einem Luftfahrtunternehmen stehen und Sicherheitskontrollen durchführen, die von der zuständigen Behörde in Bezug auf Fracht, Kurier- und Expresssendungen oder Post anerkannt oder vorgeschrieben sind.

Reglementierte Beauftragte müssen vom BMVIT zugelassen sein.

VO (EG) Nr. 2320/2002, Abschnitt 1:

„Sicherheitsbereich“:

Die Luftseite eines Flughafens, deren Zugang kontrolliert wird, um die Sicherheit der Zivilluftfahrt zu gewährleisten. Zu den Sicherheitsbereichen zählen in der Regel u. a. alle Abflugbereiche zwischen den Sicherheitskontrollpunkten und dem Luftfahrzeug, Gepäckabfertigungsbereiche, Fracht-Lagerhallen, Postzentren und Einrichtungen der Reinigungs- und Bordverpflegungsdienste auf der Luftseite.

Die Sicherheitsbereiche sind von den Flugplatzhaltern im Sicherheitsprogramm auszuweisen und vor Ort zu beschildern.

„Sensibler Teil des Sicherheitsbereiches“:

Räumlichkeiten von der Passagier-Sicherheitskontrolle bis zu den Gate Ausgängen.

VO (EG) Nr. 2320/2002, Abschnitt 1:

„Sicherheitskontrollen“:

Vorkehrungen, mit denen die Einschleusung von verbotenen Gegenständen verhindert werden kann.

„Durchleuchtung/Durchsuchung“:

Der Einsatz technischer oder sonstiger Mittel, die dazu dienen, verbotene Gegenstände zu identifizieren und/oder aufzuspüren.

„Sicherheitspersonal“:

Jenes Personal, welches ausschließlich oder hauptsächlich Sicherheitsaufgaben durchführt.

VO (EG) Nr. 2320/2002, Abschnitt 1:

„Unbegleitetes aufgegebenes Gepäck“:

Gepäck, das zur Beförderung im Frachtraum eines Luftfahrzeugs entgegengenommen wird und bei dem der Fluggast, der es aufgegeben hat, nicht an Bord ist.

„Abfertigungsgebäude“:

Das Hauptgebäude oder die Gruppe von Gebäuden für die Abfertigung der Fluggäste und der Fracht im gewerblichen Luftverkehr und das Besteigen der Luftfahrzeuge.

„Abfertigungsprozess“:

Jener Zeitraum, in dem aufgegebenes Gepäck oder Luftfracht/Luftpost innerhalb des Sicherheitsbereiches transportiert oder gelagert wird, wenn beim Zugang zu diesem Sicherheitsbereich eine 100 % Personenkontrolle erfolgt.

VO (EG) Nr. 2320/2002, Abschnitt 1:

„TIP“:

Threat Image Projection (Bildprojektion gefährlicher Gegenstände) ist eine Software, die bei bestimmten Röntgengeräten installiert werden kann. Das Programm projiziert virtuelle Abbildungen gefährlicher Gegenstände (z. B. von Handfeuerwaffen, Messern, selbst gebastelten Sprengkörpern) in das Röntgenbild des untersuchten realen Gepäckstücks und liefert dem Bediener des Röntgengeräts eine unmittelbare Rückmeldung über seine Fähigkeit, solche Abbildungen zu entdecken.

„Spurendetektor“:

Ein System oder eine Kombination unterschiedlicher Technologien, das/die in der Lage ist, sehr geringe Mengen (ein Milliardstel Gramm) Sprengstoff im kontrollierten Gepäck oder in anderen kontrollierten Gegenständen zu erkennen und dies mittels eines Alarmsignals anzuzeigen.

VO (EG) Nr. 622/2003, Abschnitt 1:

„A.C.A.M.S.“:

Ein Zugangskontroll- und Alarmüberwachungssystem (Access Control and Alarm Monitoring System), das den Zugang zu Türen, Flugsteigen und anderen Zugangspunkten, die mittelbar oder unmittelbar zu Sicherheitsbereichen führen überwacht und die zuständigen Stellen alarmiert, wenn ein nicht autorisierter Zugang erfolgt.

„Flughafenbenutzer“:

Jede natürliche oder juristische Person, die für die Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht auf dem Luftwege von oder nach dem betreffenden Flughafen gemäß der Begriffsbestimmung von Artikel 2 der Richtlinie (EG) Nr. 96/67 des Rates verantwortlich ist.

„Bodenabfertigung“:

Die Dienste, die für Flughafenbenutzer auf Flughäfen gemäß dem Anhang der Richtlinie 96/67 erbracht werden.

„Luftfahrtunternehmen“:

Ein Lufttransportunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, das Flugbetrieb durchführt (Air Operator´s Certificate – AOC).

„Servicepanels“:

Von außen zu öffnende Zugangspunkte an Luftfahrzeugen zu deren Versorgung; dazu gehören Anschlüsse für Wasser, Abwasser und elektrische Versorgung sowie andere Serviceabteile, die von außen zu öffnende Abdeckungen („clip-down panels“) aufweisen.

„Luftfahrzeug, das nicht in Dienst ist“:

Ein Luftfahrzeug, das entweder länger als 12 Stunden abgestellt ist oder nicht so bewacht wird, dass ein unzulässiger Zugang erkannt werden kann.

„Sicherheitskontrollpunkt“:

Kontrollstelle, bei der Fluggäste einer Sicherheitskontrolle und Personal zusätzlich einer Zutrittskontrolle unterzogen werden.

„Personalkontrollstelle“:

Zutritts- und Zufahrtsstelle in den Sicherheitsbereich. Diese Örtlichkeit ist durch Hinweistafeln deutlich zu kennzeichnen.

Die Kennzeichnung hat mindestens zu enthalten:

„Zutritt nur für berechtigtes Personal gemäß EU-Verordnung“

An dieser Stelle erfolgt die Identifizierung sowie die Sicherheitskontrolle des gesamten eintretenden Personals und der einfahrenden Fahrzeuge in Form von Stichproben.

6. FRACHT, KURIER- UND EXPRESSENDUNGEN

Nicht öffentlich zugänglicher Frachtbereich

Jener Bereich, der in den Zivilflugplatzbenützungsbedingungen (ZFBB) des jeweiligen Flugplatzes beschrieben ist. In jedem Fall ist die Lagerungsfläche des cargo agent (Cargogut mit deklariertem Sicherheitsstatus) kein öffentlich zugänglicher Bereich und daher ein Sicherheitsbereich. Bereiche der Fracht gelten als Sicherheitsbereich, jedoch nicht als sensibler Teil des Sicherheitsbereiches. Dadurch wird sichergestellt, dass der übergebene Sicherheitsstatus des Frachtgutes aufrechterhalten bleibt.

Sicherheitsstatus einer Sendung

Angabe über die Herkunft und Sicherheitskontrolle der Sendung:

Sendung von bekanntem oder unbekanntem Versender und eine Bestätigung über die durchgeführte Sicherheitskontrolle (jedenfalls beim unbekanntem Versender) gemäß Punkt 6.3.1 b) der VO (EG) Nr. 2320/2002 mit einer Dokumentation entweder auf dem Luftfrachtbrief oder einer getrennten Erklärung.

„SPX“ sicher für Nurfrachtflugzeuge und Passagierflugzeuge

„SCO“ sicher ausschließlich für Nurfrachtflugzeuge

6.1 Anwendung

VO (EG) Nr. 2320/2002, Abschnitt 6.1:

Die gesamte Fracht und alle Kurier- und Expresssendungen, die mit Passagier- oder Nurfrachtflugzeugen befördert werden sollen, sind vor der Verladung ins Flugzeug den nachstehend beschriebenen Sicherheitskontrollen zu unterziehen.

VO (EG) Nr. 831/2006, Abschnitt 6.1:

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck „Großkundenversender“ Versender, bei denen von vornherein feststeht, dass ihre Sendungen ausschließlich mit Nurfrachtflugzeugen befördert werden, gemäß Abschnitt 6.5 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002.

6.2 Anforderungen an einen reglementierten Beauftragten

VO (EG) Nr. 2320/2002, Abschnitt 6.2:

Für reglementierte Beauftragte gilt Folgendes:

- a) *Sie müssen von der zuständigen Behörde benannt, zugelassen oder anerkannt sein;*
- b) *ihnen obliegen die durch die zuständige Behörde vorgeschriebenen Pflichten.*

VO (EG) Nr. 831/2006; Abschnitt 6.2:

6.2 Anforderungen an reglementierte Beauftragte

Benennung, Zulassung oder Registrierung durch die zuständige Behörde

6.2.1 *Damit die zuständige Behörde Unternehmen als reglementierte Beauftragte benennen, zulassen oder registrieren kann, sorgen die Mitgliedstaaten für die Einhaltung folgenden Verfahrens:*

- a) *Der Status des reglementierten Beauftragten wird bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats beantragt, in dem das betreffende Unternehmen niedergelassen ist.*

Der Antragsteller legt der zuständigen Behörde ein Sicherheitsprogramm vor. In dem Programm werden die Methoden und Verfahren beschrieben, die das betreffende Unternehmen anzuwenden hat, um die Bestimmungen dieser Verordnung sowie die Auflagen des nationalen Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt des Mitgliedstaates seiner Niederlassung zu erfüllen. In dem Programm ist auch darzulegen, wie das Unternehmen selbst die Einhaltung dieser Methoden und Verfahren zu überwachen hat.

Außerdem verpflichtet sich der Antragsteller schriftlich, die in seinem Programm festgelegten Sicherheitsstandards aufrechtzuerhalten und Änderungen des Programms der zuständigen Behörde unverzüglich mitzuteilen. Die Erklärung wird von dem Bevollmächtigten oder der für die Sicherheit verantwortlichen Person unterzeichnet.

- b) *Die zuständige Behörde prüft das Sicherheitsprogramm, um sicherzustellen, dass die darin enthaltenen Sicherheitsmaßnahmen dem geforderten Standard entsprechen. Anschließend prüft die zuständige Behörde bei einem Kontrollbesuch die betreffenden Einrichtungen des Antragstellers, um festzustellen, ob er in der Lage ist, die Bestimmungen dieser Verordnung sowie die Auflagen des nationalen Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt des Mitgliedstaates, in dem sich die Einrichtungen befinden, zu erfüllen.*
- c) *Bewertet die zuständige Behörde die Angaben gemäß a) und b) als zufrieden stellend, so kann sie das Unternehmen für bestimmte Standorte als reglementierten Beauftragten benennen, zulassen oder registrieren.*

Dieses Verfahren gilt spätestens ab 01. März 2008.

- d) eine Dokumentation über die erfolgten Sicherheitskontrollen ist anzulegen. Über die ausgewerteten Daten (Anzahl und Menge, Auffindung verbotener Gegenstände, Beziehung der Sicherheitsbehörde) ist eine monatliche Statistik anzufertigen. Organen der Sicherheitsbehörden, der Qualitätskontrolle, zugelassener Audits oder Inspektionen der Europäischen Kommission sind diese Materialien vorzuweisen
- e) die Erklärung des bekannten Versenders aufzubewahren und die bekannten Versender in einer Datei zu erfassen

VO (EG) Nr. 831/2006; Abschnitt 6.2:

6.2.2 Reglementierte Beauftragte werden in regelmäßigen Zeitabständen, die fünf Jahre nicht überschreiten, dem Verfahren nach Abschnitt 6.2.1 unterzogen.

Eine von der zuständigen Behörde vorgenommene Prüfung im Betrieb des reglementierten Beauftragten kann als Kontrollbesuch gemäß Abschnitt 6.2.1 (b) angesehen werden.

6.2.3 Ist die zuständige Behörde der Ansicht, dass der reglementierte Beauftragte die Bestimmungen dieser Verordnung sowie die Auflagen seines nationalen Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt nicht mehr erfüllt, so entzieht sie ihm den Status des reglementierten Beauftragten.

Allgemeine Pflichten reglementierter Beauftragter

6.2.4 Luftfahrtunternehmen, die Sendungen von nicht reglementierten Beauftragten empfangen, müssen in Bezug auf diese Sendungen die Pflichten eines reglementierten Beauftragten gemäß den Abschnitten 6.2.5 – 6.2.10 erfüllen.

6.2.5 Ein reglementierter Beauftragter benennt für jeden Standort mindestens eine Person, die für die Durchführung und Überwachung der Sicherheitskontrollen verantwortlich ist.

6.2.6 Bei der Annahme von Sendungen, die Sicherheitskontrollen unterzogen wurden, stellt der reglementierte Beauftragte fest:

- a) die Identität und Anschrift des Versenders oder reglementierten Beauftragten;
- b) ob die zustellende Person die Sendungen im Namen des Versenders oder reglementierten Beauftragten zustellt;
- c) die Identität der zustellenden Person.

Die Person, die die Sendungen zustellt, weist sich durch einen von den nationalen Behörden oder in deren Namen ausgestellten Personalausweis mit Lichtbild aus. Der Ausweis wird zur Prüfung der Identität des Ausweisinhabers verwendet.

Diese Anforderungen gelten für den Fall, dass die Sicherheitskontrollen von einem bekannten Versender, Großkundenversender oder sonstigen reglementierten Beauftragten durchgeführt wurden, gleich ob es sich um konsolidierte Sendungen handelt oder nicht.

6.2.7 Unbeschadet der Ausnahmen gemäß Abschnitt 6.3.3 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 stellt der reglementierte Beauftragte sicher, dass die Sicherheitskontrollen für Luftfrachtsendungen gemäß Abschnitt 6.3.1 (b) des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 durchgeführt werden, es sei denn,

- a) die Sendung wurde von einem anderen reglementierten Beauftragten einer Sicherheitskontrolle unterzogen und anschließend vor unbefugten Eingriffen geschützt, oder
- b) die Sendung wurde von einem bekannten Versender einer Sicherheitskontrolle unterzogen und anschließend vor unbefugten Eingriffen geschützt, oder
- c) die Sendung wurde von einem Großkundenversender einer Sicherheitskontrolle unterzogen und anschließend vor unbefugten Eingriffen geschützt und wird nicht an Bord eines Passagierflugzeugs gebracht.

6.2.8 Reglementierte Beauftragte stellen sicher, dass an Sendungen, die von anderen reglementierten Beauftragten, bekannten Versendern oder Großkundenversendern stammen und die Anzeichen von Manipulation aufweisen oder bei denen Grund zu der Annahme besteht, dass sie nach erfolgter Sicherheitskontrolle nicht vor unbefugten Eingriffen geschützt waren, Sicherheitskontrollen gemäß Abschnitt 6.3.1 (b) des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 vorgenommen werden.

6.2.9 *Nach Durchführung der Sicherheitskontrollen gemäß 6.2.6 – 6.2.8 sorgt der reglementierte Beauftragte dafür, dass*

- *der Zugang zu den Sendungen kontrolliert wird und*
- *die Sendungen vom Empfang bis zu ihrer Übergabe an einen anderen reglementierten Beauftragten oder ein Luftfahrtunternehmen vor unbefugten Eingriffen geschützt werden.*

6.2.10 *Nach Durchführung der Sicherheitskontrollen gemäß 6.2.6 – 6.2.9 sorgt der reglementierte Beauftragte dafür, dass Sendungen, die einem Luftfahrtunternehmen oder einem anderen reglementierten Beauftragten übergeben werden, mit folgenden Begleitinformationen, entweder auf dem Luftfrachtbrief oder in einer separaten Erklärung, versehen werden:*

- a) *Name und Anschrift bzw. von der zuständigen Behörde vergebener Identifizierungscode des reglementierten Beauftragten*
- b) *Transaktionskennung der Sendung*
- c) *Inhalt der Sendung*
- d) *Sicherheitsstatus der Sendung:*
 - *„SPX“, d.h. sicher nur für Nurfrachtflugzeuge und Passagierflugzeuge, oder*
 - *„SCO“, d.h. sicher ausschließlich für Nurfrachtflugzeuge*

6.3 Sicherheitskontrollen

VO (EG) Nr. 2320/2002, Abschnitt 6.3:

6.3.1 *Fracht, Kurier- und Expresssendungen dürfen nur als Luftfracht befördert werden, wenn die folgenden Sicherheitskontrollen und -maßnahmen angewendet wurden:*

- a) *Annahme, Bearbeitung und Handhabung der Fracht müssen durch ordnungsgemäß rekrutiertes und ausgebildetes Personal erfolgen. Dieses Personal muss bei Beginn des Arbeitsverhältnisses eine Strafregisterbescheinigung einholen, welche vom Arbeitgeber überprüft wird.*
- b) *Frachtgut muss*
 - i) *von Hand oder physisch kontrolliert werden oder*
 - ii) *mit Röntgengeräten durchleuchtet werden oder*
 - iii) *in einer Druckkammer überprüft werden oder*

- iv) *mit anderen technischen oder biosensorischen Mitteln (z. B. Spürhunden, Spurendektoren, geprüften Sprengstoff-Spürhunden usw.) kontrolliert werden,*

um so weit wie möglich zu gewährleisten, dass das Frachtgut keine verbotenen Gegenstände nach der Anlage Ziffern iv), v) und viii) enthält, soweit diese nicht entsprechend den ICAO-Gefahrgutvorschriften angemeldet und ordnungsgemäß den geltenden Sicherheitsmaßnahmen unterzogen wurden.

Werden oben genannte verbotene Gegenstände vorgefunden, ist diese Sendung vom weiteren Lufttransport auszuschließen und die örtliche Sicherheitsbehörde in Kenntnis zu setzen.

Diese Kontrollen werden so durchgeführt, dass gleichzeitig ein Vergleich mit den Angaben in den Frachtpapieren erfolgt.

VO (EG) Nr. 831/2006; Abschnitt 6.3:

6.3.1 Bei der Durchsuchung von Fracht gemäß Abschnitt 6.3.1 (b) des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 stellen Beauftragte und Luftfahrtunternehmen sicher,

- a) *dass sie je nach Art der Sendung die für die Aufspürung verbotener Gegenstände am besten geeigneten Mittel oder Verfahren anwenden;*
- b) *dass die verwendeten Mittel oder Verfahren einem Standard entsprechen, durch den gewährleistet wird, dass in der Fracht keine verbotenen Gegenstände versteckt sind.*

6.3.2 Die zuständige Behörde unterrichtet die Kommission über alle sonstigen Mittel gemäß Abschnitt 6.3.1 (b) Ziffer (iv) des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002, die sie für die Durchsuchung von Fracht zulässt.

6.3.3 Werden Sendungen gelagert, so beträgt die Lagerungsdauer mindestens 5 Tage ab dem Zeitpunkt, zu dem der reglementierte Beauftragte oder das Luftfahrtunternehmen die Sendung empfangen hat.

6.3.4 Die zuständige Behörde unterrichtet die Kommission über die Art der zur Lagerung zugelassenen Sendungen.

6.3.5 Ausschließlich nachstehende Sendungen können gemäß Abschnitt 6.3.3 (c) des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 als Frachtgut angesehen werden, bei dem aufgrund des Ursprungs und der Handhabungsbedingungen sichergestellt ist, dass es keine Bedrohung für die Sicherheit darstellt:

- *Sendungen lebensrettender Materialien, für die der Faktor Zeit eine Rolle spielt, sofern der Absender bekannt und die Sendung ordnungsgemäß dokumentiert ist.*

6.3.6 *Ausschließlich nachstehende Sendungen können gemäß Abschnitt 6.3.3 (c) des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 als Frachtgut angesehen werden, das Rechtsvorschriften unterliegt, mit denen ein angemessenes Sicherheitsschutzniveau gewährleistet ist:*

- *besonderes Kernmaterial, sofern es gemäß dem Übereinkommen über den physischen Schutz von Kernmaterial, unterzeichnet am 03. März 1980 in Wien und New York, geschützt wird.*

Händische oder physische Kontrolle:

Auffinden von verbotenen Gegenständen durch Zerlegen des Frachtstückes in seine Bestandteile bzw. durch öffnen und durchsuchen sämtlicher Teile. Bei sehr vielen unzerlegbaren Gegenständen oder Geräten unzulässig.

Die händische Kontrolle für das Level 1 ist grundsätzlich gestattet, jedoch muss vorgesehen werden, dass für unzerlegbare Gegenstände (Geräte, elektronisches Zubehör, nicht zu öffnende Produkte oder Lebensmittel) eine apparative Sicherheitskontrolle erfolgen kann.

Druckkammer: besser „Simulation Chamber“

Prinzip: Erkennen von Sprengvorrichtungen durch Simulation bestimmter Parameter, die bei Flügen auftreten. Zündmechanismen sind z.B. auf Niederdruck (höhenabhängig), hochfrequente Felder, Strahlung, Beschleunigung wie beim Starten und Landen oder zeitabhängig eingestellt.

Eine Simulationskammer wird auf eine oder mehrere dieser Zündmechanismen eingestellt.

Technische Sicherheitskontrolle:

Zumindest ein dreistufiges Verfahren zur Erkennung verbotener Gegenstände wird verpflichtend vorgeschrieben, wobei dem Level 2 die im Level 1 verdächtig erscheinenden Sendungen unterzogen werden.

Die Sicherheitsbehörde 1. Instanz wird bei Vorliegen eines Verdachts auf verbotene Gegenstände, Ziffern iv), v) und viii) der Anlage der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002, die nicht den ICAO-Gefahrgutvorschriften entsprechend angemeldet wurden, in Kenntnis gesetzt.

Als Beispiele des dreistufigen Verfahrens werden angeführt:

- Level 1: Röntgengeräte;
Level 2: Sprengstoffspurendetektoren
Level 3: Einschaltung der Sicherheitsbehörde
- Level 1: Sprengstoffhunde;
Level 2: Röntgengeräte
Level 3: Einschaltung der Sicherheitsbehörde
- Level 1: Sprengstoffspurendetektor;
Level 2: Röntgengeräte
Level 3: Einschaltung der Sicherheitsbehörde

Die händische Kontrolle im Level 2 ist unzulässig, wenn konkreter Verdacht auf Vorliegen einer Sprengvorrichtung besteht (Eigensicherung).

Verdacht auf unbefugten Zugriff

Besteht Verdacht, dass die hier festgelegten Sicherheitsmaßnahmen und Sicherheitskontrollen nicht eingehalten wurden, insbesondere die Möglichkeit eines unbefugten Zugriffs nicht ausgeschlossen werden kann, muss eine Sicherheitskontrolle gemäß Punkt 6.3.1 b) durchgeführt werden.

VO (EG) Nr. 2320/2002, Abschnitt 6.3:

6.3.2 Sobald die Sicherheitskontrollen innerhalb oder außerhalb des Flughafengeländes, auch die Kontrollen der Fracht von bekannten Versendern, abgeschlossen sind, ist der Sicherheitsstatus der Sendungen aufrechtzuerhalten, bis diese ins Flugzeug verladen werden, und weiterhin bis zum Start des Flugzeugs beizubehalten.

Diese Obhutspflicht vor unbefugtem Zugriff nimmt an allen Flughäfen ab dem Zeitpunkt der Übernahme der Fracht in den Sicherheitsbereich der jeweilige Fracht-Lagerhalter wahr.

VO (EG) Nr. 2320/2002, Abschnitt 6.3:

6.3.3. Die Sicherheitskontrollen und -maßnahmen nach Nummer 1 brauchen bei folgendem Frachtgut nicht angewendet zu werden:

- a) Frachtgut, das von einem bekannten Versender entgegengenommen wurde;*
- b) Transferfracht;*
- c) Frachtgut, bei dem aufgrund des Ursprungs und der Handhabungsbedingungen sichergestellt ist, dass es keine Bedrohung für die Sicherheit darstellt;*
- d) Frachtgut, das Rechtsvorschriften unterliegt, mit denen ein angemessenes Sicherheitsschutzniveau gewährleistet ist.*

6.4 Kriterien für einen bekannten Versender

VO (EG) Nr. 2320/2002, Abschnitt 6.4:

6.4.1. Ein reglementierter Beauftragter oder ein Luftfahrtunternehmen kann einen Versender nur nach dem folgenden Verfahren als bekannten Versender anerkennen:

- a) Identität und Anschrift des Senders und der zur Durchführung von Lieferungen in seinem Namen bevollmächtigten Vertreter werden festgestellt und registriert.*
- b) Vom Versender wird die Erklärung verlangt, dass er*

- i) *Sendungen in sicheren Betriebsräumen vorbereitet;*
 - ii) *zuverlässiges Personal für die Vorbereitung der Sendungen beschäftigt;*
 - iii) *die Sendungen während der Vorbereitung, Lagerung und Beförderung vor unbefugten Eingriffen schützt.*
- c) *Vom Versender wird verlangt,*
- i) *schriftlich zu versichern, dass die Sendung keine verbotenen Gegenstände nach der Anlage Ziffern iv), v) und viii) der Anlage der Verordnung (EG) Nr. 2320/02 enthält, die nicht den ICAO-Gefahrgutvorschriften entsprechend angemeldet wurden.*
 - ii) *zu akzeptieren, dass Verpackung und Inhalt der Sendung aus Sicherheitsgründen untersucht werden können.*

VO (EG) Nr. 831/2006, Abschnitt 6.4

6.4.1 Bekannte Versender geben ihre Erklärung nach Abschnitt 6.4.1 (b) des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 einmal im Jahr schriftlich unter Verwendung eines nationalen Standardformulars ab.

In der Erklärung wird unter anderem bestätigt, dass die Sendungen keine verbotenen Gegenstände im Sinne der Ziffern (iv) und (v) der Anlage gemäß Abschnitt 6.4.1 (c) des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 enthalten.

Bekannte Versender übernehmen für ihre Erklärung die volle Verantwortung.

6.4.2 Enthält eine Sendung verbotene Gegenstände, so muss der bekannte Versender dies dem reglementierten Beauftragten oder dem Luftfahrtunternehmen stets schriftlich bescheinigen.

6.4.3 Ist der bekannte Versender nicht mehr in der Lage, seinen Verpflichtungen nachzukommen, so wird ihm dieser Status von der zuständigen Behörde bzw. von dem für die Validierung zuständigen reglementierten Beauftragten oder Luftfahrtunternehmen entzogen.

Die Erklärung des bekannten Versenders ist entweder wie unten dargestellt zu verwenden oder in elektronischer Version der EU-Luftfracht-Datenbank.



SICHERHEITSERKLÄRUNG des Bekannten Versenders:

Kontaktperson _____
Versender (Firmenname) _____
Straße _____
Ort _____
Land _____
Postleitzahl _____
Telefon (inkl. Ländervorwahl) _____
E-Mail der Kontaktperson _____

gem. VO (EC) Nr. 2320/2002 Anhang 6.4 in Vereinbarung mit VO (EC) Nr. 831/2006

Hiermit erkläre ich, dass:

- alle auf dem Luftweg zu befördernden Sendungen in sicheren Betriebsräumen vorbereitet werden
- das für die Vorbereitung der Sendungen eingestellte Personal zuverlässig ist
- die Sendungen während der Vorbereitung, Lagerung und Beförderung vor unbefugten Zugriffen geschützt sind
- für jede Sendung eine Beschreibung des Inhalts mit Gewichts- und Stückzahlangaben sowie Angaben zum Empfänger vorliegt.
- die Sendungen keine der in VO (EC) Nr. 2320/2002, Ziffern iv), v) und viii) des Anhangs, verzeichneten verbotenen Gegenstände enthalten, soweit diese nicht gem. den ICAO/IATA-Gefahrgutvorschriften ausgewiesen wurden.
- die Sendungen und ihr Inhalt aus Sicherheitsgründen untersucht werden können.

Mir ist bekannt, dass im Falle der Nichtbeachtung der obengenannten Bedingungen der Status "Bekannter Versender" aberkannt wird.

Name des Zeichnungsberechtigten _____ Firmenstempel
(soweit erforderlich)
Position _____
Unterschrift _____
Ausstellungsdatum _____

Diese Erklärung wurde ausgestellt für:

Zulassungsnummer des RB (z.B. Geschäftszahl des Genehmigungsbescheides)	<u>GZ. 63.119/</u>	Zulassungsnummer (GZ. des Bescheides des LSP)	<u>GZ. 63.124/</u>
Name (Firma) des RB	_____	Name des Luftfahrtunternehmens	_____
Postleitzahl & Ort	_____	Postleitzahl & Ort	_____
Straße	_____	Straße	_____
Zusätzliche Adresse	_____	Zusätzliche Adresse	_____
Land	_____	Land	_____

Diese Erklärung ist ab dem Ausstellungsdatum für ein Jahr gültig.



SECURITY DECLARATION of Known Consignor:

Contact Person _____
Consignor Name _____
Street Address _____
City _____
Country _____
Postal Code _____
Phone _____
E-Mail _____

under Regulation (EC) No 2320/2002 Annex 6.4 in connection with Regulation (EC) No 831/2006

I hereby declare that:

- all consignments to be shipped by air are prepared in secure business premises.
- reliable staff is employed in preparing these consignments.
- these consignments are protected against unauthorized interference during the preparation, storage and transportation.
- a description of the contents, the weight, the number of pieces and the name of the consignee is provided for each shipment
- these consignments do not contain any prohibited articles which are listed in the Regulation (EC) No. 2320/2002 numbers iv), v) and viii) of the Attachment, if these articles were not declared according ICAO/IATA - instructions for the transport of dangerous goods.
- these consignments and their contents may be examined for security reasons

I understand that the status as a Known Consignor will be denied should any of the conditions listed above not be fulfilled.

Name of Authorized Signatory _____	Company Stamp (where required)
Position _____	
Signature _____	
Date issued _____	

This declaration was issued to:

Regulated Agent ID _____	ID of the Airline _____
Regulated Agent Name _____	Name of the Airline _____
Address _____	Address _____
Address _____	Address _____
City & Postal Code _____	City & Postal Code _____
Country _____	Country _____

This declaration is valid for one year from the date of issue.

6.5 **Beförderung mit Nurfrachtflugzeugen**

VO (EG) Nr. 2320/2002, Abschnitt 6.5:

Steht von vornherein fest, dass Sendungen ausschließlich mit Nurfrachtflugzeugen befördert werden, brauchen die Kriterien nach Abschnitt 6.4 der EU-Verordnung 2320/2002 nicht angewendet zu werden, sofern der bekannte Versender

- a) *eine bestätigte redliche Geschäftsadresse hat;*
- b) *bereits vorher mit dem reglementierten Beauftragten oder dem Luftfahrtunternehmen zusammengearbeitet hat;*
- c) *in dauerhafter geschäftlicher Beziehung zu dem reglementierten Beauftragten oder dem Luftfahrtunternehmen steht;*
- d) *sicherstellt, dass alle Sendungen vor unbefugten Eingriffen geschützt werden, bis sie vom Luftfahrtunternehmen übernommen werden.*

VO (EG) Nr. 831/2006, Abschnitt 6.5:

6.5.1 *Damit reglementierte Beauftragte oder Luftfahrtunternehmen ein Unternehmen als Großkundenversender benennen können, sorgen die Mitgliedstaaten für die Einhaltung folgenden Verfahrens:*

- a) *Das Unternehmen gibt eine unterzeichnete Verpflichtungserklärung ab, in der es*
 - *bestätigt, die nationalen Anweisungen für die Sicherheit von Einrichtungen, Bediensteten und Beförderungen erhalten zu haben;*
 - *zusagt, die nationalen Sicherheitsanweisungen den in den Einrichtungen beschäftigten Mitarbeitern mitzuteilen;*
 - *die Sicherung der Fracht bis zu ihrer Übergabe an den reglementierten Beauftragten oder das Luftfahrtunternehmen bestätigt;*
 - *akzeptiert, dass Sendungen Sicherheitskontrollen unterzogen und durchsucht werden können;*
 - *sich mit unangekündigten Inspektionen einverstanden erklärt, die die zuständige Behörde in dem Betrieb durchführt, um festzustellen, ob der Großkundenversender die nationalen Anweisungen erfüllt.*

Das Unternehmen benennt mindestens eine Person, die in ihren Einrichtungen für die Sicherheit verantwortlich ist, und übermittelt dem reglementierten Beauftragten oder dem Luftfahrtunternehmen den Namen dieser Person sowie entsprechende Kontaktangaben.

- b) *Der reglementierte Beauftragte oder das Luftfahrtunternehmen erfasst die folgenden Unternehmensinformationen:*

- *Angaben zum Unternehmen, einschließlich einer Geschäftsadresse*
 - *die Art der Geschäftstätigkeit*
 - *Kontaktangaben, auch in Bezug auf die für die Sicherheit verantwortliche(n) Person(en)*
 - *Umsatzsteuer-Identifikationsnummer oder Nummer der Eintragung in das gesetzlich vorgesehene Register*
 - *Bankverbindung*
- c) *Bewertet der reglementierte Beauftragte oder das Luftfahrtunternehmen die Angaben gemäß den Buchstaben a) und b) als zufrieden stellend, so kann das Unternehmen als Großkundenversender benannt werden.*

6.5.2 *Der reglementierte Beauftragte oder das Luftfahrtunternehmen verwaltet die Informationen gemäß Abschnitt 6.5.1 (b) in einer Datenbank. Die zuständige Behörde erhält zu Prüfungszwecken Zugriff auf diese Datenbank.*

6.5.3 *Werden auf dem Konto des Großkundenversenders über einen Zeitraum von zwei Jahren keine Bewegungen verzeichnet, so wird ihm der Status „Großkundenversender“ entzogen.*

6.5.4 *Ist ein reglementierter Beauftragter oder ein Luftfahrtunternehmen der Ansicht, dass der Großkundenversender die nationalen Anweisungen nicht mehr befolgt, so entzieht sie ihm den Status des Großkundenversenders.*

Nationale Anweisungen für Großkundenversender (bekannte Versender für Nurfrachtflugzeuge) hinsichtlich der Sicherheit von Einrichtungen, Bediensteten und Beförderungen von Luftfracht gemäß Verordnung (EG) Nr. 831/2006, Punkt 6.5.1 Absatz (a) des Anhanges

Diese Anweisungen wurden zu Ihrem Gebrauch erstellt, um Ihren Mitarbeitern Informationen in der Vorbereitung und der Sicherheitsmaßnahmen von Luftfrachtsendungen zu geben.

Diese Instruktionen beruhen auf der EU-VO 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Luftfahrtsicherheit in der Zivilluftfahrt.

Betriebsgelände

Der Zugang zu den Bereichen, in denen Luftfrachtsendungen vorbereitet, verpackt und / oder gelagert werden, ist zu kontrollieren, um sicherzustellen, dass keine unbefugten Personen Zutritt haben.

Besucher sind in den Bereichen, in denen Luftfrachtsendungen vorbereitet, verpackt oder gelagert werden, jederzeit zu begleiten.

Personal

Die Integrität des gesamten beschäftigten Personals, welches Zugang zu Luftfracht hat, ist sicherzustellen.

Dies soll mindestens die Überprüfung der Identität (wenn möglich mit einem Personalausweis mit Foto, Führerschein oder Reisepass) beinhalten sowie eine Überprüfung des Lebenslaufes und / oder vorgelegter Empfehlungen.

Verantwortlich benannte Person

Mindestens eine verantwortliche Person ist für die Anwendung und Einhaltung dieser Instruktionen zu benennen (verantwortlich benannte Person).

Vollständigkeit und Unversehrtheit der Sendungen

Luftfrachtsendungen dürfen keine verbotenen Gegenstände beinhalten, welche rechtswidrige Einwirkungen auf ein Flugzeug haben könnten (bitte entnehmen Sie diese der beiliegenden Liste).

Das gesamte Gefahrgut ist genau zu deklarieren.

Luftfrachtsendungen sind vor unbefugten Zugriffen zu schützen.

Luftfrachtsendungen sind angemessen zu verpacken und wenn möglich manipulationssicher zu verschließen.

Luftfrachtsendungen, welche versandt werden, sind in dem beiliegenden Dokument zusammen mit den korrekten Adressangaben, vollständig zu beschreiben.

Transport

In dem Fall, wo der Kunde für den Transport der Luftfrachtsendung selbst verantwortlich ist, ist die Sendung vor unbefugten Zugriffen zu schützen.

Unregelmäßigkeiten

Unregelmäßigkeiten (entweder offensichtlich oder vermutet) in Bezug auf diese Instruktionen sind der verantwortlich benannten Person mitzuteilen. Die verantwortlich benannte Person hat entsprechende Schritte einzuleiten.

Verbotene Gegenstände (für) (Luftfracht)

Sprengstoffe / Munition / brennbare Flüssigkeiten / ätzende Substanzen

Jegliche explosive oder brandstiftende Komponenten, welche durch sich selbst oder in Verbindung mit anderen Zusätzen zu einer Explosion oder zu Feuer führen können. Diese beinhalten explosives Material, Zündkapseln, Feuerwerk, Benzin, andere brennbare Flüssigkeiten, Munition, etc., oder andere Kombinationen dieser Zusätze. Jegliche ätzende oder toxische Substanzen, einschließlich Gase, ob unter Druck oder nicht.

Gesundheitschädigende oder handlungsunfähig machende Gegenstände

Alle Tränengase, Keulen oder ähnliche Chemikalien und Gase, ob in Pistolen, Kanistern oder anderen Behältnissen sowie andere handlungsunfähig machenden Gegenstände wie elektronische Betäubungs-/Schockinstrumente.

NATIONAL INSTRUCTIONS ON SECURITY OF PREMISES, STAFF AND TRANSPORT FOR ACCOUNT CONSIGNORS

These instructions have been prepared for your use and for information to your staff engaged in the preparation and control of consignments of air cargo. These instructions are in accordance with Regulation (EC) No 2320/2002 of the European Parliament and of the Council establishing common rules in the field of civil aviation security.

Premises

Access to areas where consignments of air cargo are prepared, packaged and/or stored shall be controlled to ensure no unauthorised persons have access to the consignments.

Visitors shall be accompanied at all times in those areas where consignments of air cargo are prepared, packaged and/or stored.

Staff

The integrity of all staff being recruited who will have access to air cargo shall be verified. This verification shall include at least a check of the identity (if possible by photographic identity card, driving licence or passport) and a check of the curriculum vitae and/or provided references.

All staff who have access to air cargo shall be made aware of their security responsibilities as set out in these instructions.

Responsible nominee

At least one person responsible for the application and control of these instructions shall be nominated (responsible nominee).

Consignment integrity

Consignments of air cargo shall not contain any prohibited articles, meaning articles that may cause acts of unlawful interference with aircraft (please see attached list). Any dangerous goods shall be properly declared.

Consignments of air cargo shall be protected against unauthorised interference.

Consignments of air cargo shall be adequately packaged and, where possible, include tamper evident closure.

Consignments of air cargo being shipped shall be fully described on the attached documentation together with correct addressing information.

Transport

Where the account consignor is responsible for the transport of consignments of air cargo, the consignments shall be protected against unauthorised interference.

Irregularities

Irregularities (either apparent or suspected) related to these instructions shall be reported to the responsible nominee. The responsible nominee shall take appropriate action.

PROHIBITED ARTICLES FOR AIR CARGO

Explosives / ammunition / flammable liquids / corrosive

Any explosive or incendiary components, which by themselves or in conjunction with other items can result in an explosion or fire. These include explosive materials, blasting caps, fireworks, gasoline, other flammable liquids, ammunition, etc., or any combination of these items.

Any corrosive or toxic substances, including gases, whether or not under pressure.

Disabling or incapacitating items

All tear gas, mace, and similar chemicals and gases whether in pistol, canister, or other container, and other disabling devices such as electronic stunning / shocking devices.

6.6 Transferfracht

VO (EG) Nr. 2320/2002, Abschnitt 6.6:

Auf Transferfracht, die auf dem Luftweg ankommt, brauchen die Sicherheitskontrollen nach Abschnitt 6.3.1 der EU-Verordnung 2320/2002 nicht angewandt zu werden, sofern sie vor unbefugten Eingriffen am Transitort geschützt wurde. Andere Transferfracht, beispielsweise auf dem Land- oder Schienenweg ankommende Fracht, die am Abgangsort oder unterwegs keinen Sicherheitskontrollen unterzogen wurde, ist gemäß Abschnitt 6.3.1 b) der EU-Verordnung 2320/2002 zu kontrollieren und vor unbefugten Eingriffen zu schützen.

6.7 Transport von Luftfracht auf dem Landweg (siehe auch Erläuterungen, Allgemeiner Teil zu Änderung des Luftfahrtgesetzes)

- a. Der Transport von Luftfracht erfolgt entweder durch Reglementierte Beauftragte selbst, durch von diesen beauftragte Transportunternehmen oder durch bekannte Versender. Für den Fall der Beauftragung ist das unten abgebildete Formular auszufüllen und vom Geschäftsführer oder Zeichnungsberechtigten des beauftragten Unternehmens zu unterzeichnen.
Die „Erklärung für Transportunternehmen über die Durchführung und Einhaltung von Sicherheitsmaßnahmen für Luftfracht“ ist vor Antritt der Fahrt auszufüllen, zu unterzeichnen und dem reglementierten Beauftragten zu übergeben. Die Erklärung gilt 3 Jahre ab Ausstellung.
Die Fahrer des beauftragten Unternehmens haben ihre Strafregisterbescheinigung ihrem Arbeitgeber bei Beginn des Arbeitsverhältnisses vor zu legen und von diesem überprüfen zu lassen.
- b. Luftfahrtunternehmen können den Transport der Luftfracht von einem Flughafen zu einem anderen Flughafen selbst durchführen oder ebenso ein Transportunternehmen beauftragen. Hier gelten für die Luftfahrtunternehmen die gleichen Bestimmungen wie für reglementierte Beauftragte. Das Verfahren für diesen Transport wird im Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens dargestellt.
- c. Reglementierte Beauftragte und Luftfahrtunternehmen nennen die beauftragten Transportunternehmen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Änderungen sind alle 3 Monate bekannt zu geben.
- d. Der Transport selbst muss so durchgeführt werden, dass unbefugte Zugriffe (Manipulationen) auf die Luftfracht-Sendungen äußerlich erkennbar sind, z.B. beschädigte Verpackungen, Beschädigungen von Banderolen, Schrumpffolien, Siegelbruch etc. Im Verdachtsfall sind derartige Sendungen einer entsprechenden Sicherheitskontrolle zuzuführen.
Für diese Sicherheitskontrollen ist jener reglementierte Beauftragte verantwortlich, der sie durchführt.
- e. Bei der Übergabe der Luftfracht an das Luftfahrtunternehmen oder dessen Beauftragten bzw. an einen weiteren reglementierten Beauftragten muss sich der Lenker mit einem amtlichen Lichtbildausweis ausweisen und die erforderlichen Begleitpapiere vorweisen.

f. Erfolgt die Anlieferung nicht durch einen reglementierten Beauftragten, das beauftragte Transportunternehmen oder einen bekannten Versender selbst, sind die entsprechenden Sicherheitskontrollen durchzuführen, bevor die Sendungen an das Luftfahrtunternehmen übergeben werden.

g. Luftfahrtgesetz vom 23. Februar 2006 (Auszug)

§134 a

(6) Fracht, Kurier- und Expresssendungen dürfen von einem Luftverkehrsunternehmen oder dessen Beauftragten nur dann übernommen werden, wenn diese Sendungen einer entsprechenden Sicherheitskontrolle durch einen reglementierten Beauftragten gemäß Abs. 1 unterzogen worden sind.

Dies gilt nicht, wenn

1. diese Sendungen
 - a) von einem bekannten Versender selbst oder
 - b) von einem reglementierten Beauftragten gemäß Abs.1 angeliefert worden sind oder
2. es sich bei den Sendungen um Transferfracht handelt, die auf dem Luftweg angekommen ist und der Sicherheitsstatus der Sendungen aufrecht erhalten worden ist.

Vor Übernahme der Sendungen durch das Luftverkehrsunternehmen oder dessen Beauftragten ist vom bekannten Versender oder reglementierten Beauftragten der Sicherheitsstatus der Sendungen anzugeben.

(7) Nach Übergabe der Fracht-, Kurier- und Expresssendungen gemäß Abs. 6 hat das Luftverkehrsunternehmen oder dessen Beauftragter dafür zu sorgen, dass die Sendungen ausschließlich innerhalb des Sicherheitsbereiches gelagert werden, damit der Sicherheitsstatus der Fracht aufrechterhalten wird.

Ergänzung zu diesem Punkt f.

Bericht des Verkehrsausschusses vom 13. Dezember 2005

Mit der vorgesehenen Erweiterung des §134a soll im Sinn der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 (Abschnitt 6 des Anhangs) eindeutig klargestellt werden, dass Fracht-, Kurier- und Expresssendungen nur dann von einem Luftverkehrsunternehmen oder dessen Beauftragten übernommen werden dürfen, wenn die Sendungen entweder einer entsprechenden Sicherheitskontrolle durch einen reglementierten Beauftragten unterzogen worden sind oder von einem bekannten Versender oder einem reglementierten Beauftragten angeliefert worden sind. Unter dem Begriff „Sicherheitsstatus“ ist die Bezeichnung der Herkunft der Sendung (bekannter oder unbekannter Versender), der Art der Sicherheitskontrolle sowie der beabsichtigten Beförderung auf Passagierflugzeugen oder Nurfrachtflugzeugen zu verstehen.

**ERKLÄRUNG VON TRANSPORTUNTERNEHMEN
ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG UND EINHALTUNG VON
SICHERHEITSMASSNAHMEN FÜR LUFTFRACHT**

Wir,

Name und Anschrift des Beauftragten

handeln im Auftrag von

Stempel, Name und Anschrift des Auftraggebers (reglementierter Beauftragter oder Luftfahrtunternehmen)

und bestätigen, dass uns die im Kapitel 6 des Nationalen Sicherheitsprogramms des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegten Verpflichtungen bekannt sind.

Sicherheitsmaßnahmen für Transportunternehmen:

1. Personal, das mit Luftfrachtsendungen betraut ist, muss zuverlässig (Strafregisterbescheinigung ist bei Beginn des Arbeitsverhältnisses dem Arbeitgeber vorzulegen und von diesem zu überprüfen) und in die Tätigkeit eingewiesen sein.
2. Bevor die Luftfracht, die u.a. in den Frachtpapieren, dem Auftragschein, der Ladeliste oder dem Zolldokument beschrieben wird, von unserem Unternehmen angenommen wird, wird sie äußerlich überprüft, um sicherzustellen, dass die Sendung nicht durch einen unbefugten Zugriff beeinträchtigt wurde.
3. Können bei einem Transport nicht alle Luftfrachtsendungen einzeln gesichert oder gegen unbefugtes Öffnen so geschützt werden, dass unbefugte Zugriffe (Manipulationen) äußerlich erkennbar sind (z.B. beschädigte Verpackungen, Beschädigungen von Banderolen, Schrumpffolien, Siegelbruch etc.), ist das Frachtabteil des Fahrzeuges unmittelbar nach erfolgter Beladung so zu sichern oder durch geeignete Mittel gegen unbefugtes Öffnen so zu schützen, dass unbefugte Zugriffe (Manipulationen) äußerlich erkennbar sind.
4. Die Lenker sind anzuweisen, sich bei der Übergabe der Sendungen an das Luftfahrtunternehmen oder dessen Beauftragten oder einem weiteren reglementierten Beauftragten durch einen amtlichen Lichtbildausweis auszuweisen.
5. Die verantwortlichen Lenker sind weiterhin anzuweisen, das Fahrzeug, auf dem die Luftfracht geladen ist, und die Luftfracht-Sendungen nicht unbeaufsichtigt zu lassen, sofern nicht durch geeignete Maßnahmen (z.B. Versiegelung, Verschließen mit Schlössern mit kontrollierter Schlüsselverwaltung) der Versuch einer Manipulation verhindert oder erkannt werden kann. Erkannte Auffälligkeiten/Beschädigungen bei Rückkehr zum Fahrzeug sind unverzüglich dem Vorgesetzten zu melden.

Wir bestätigen für die Einhaltung der vorgenannten Sicherheitsmaßnahmen Sorge zu tragen oder – sofern dies nicht möglich ist – die Luftfrachtsendungen einer, der VO (EG) 2320/2002 entsprechenden technischen Sicherheitskontrolle (Durchsuchung) durch ein befugtes Unternehmen (z.B. reglementierter Beauftragter) zuzuführen.

Ort, Datum

Unterschrift des/der Zeichnungsberechtigten

**DECLARATION OF TRANSPORT ENTITIES
PERFORMING AND COMPLYING
SECURITY MEASURES FOR AIR CARGO**

We

Name and address of the contracted company

acting on behalf of

Stamp, name and address of the ordering company (regulated agent or air carrier)

confirm to know the measures described in chapter 6 of the national security programm edited by the Federal Ministry for Transport, Innovation and Technology.

Security measures for transport companies:

6. Staff handling cargo , has to be reliable (penal register has to be checked by the employer when the working contract is stipulated) and trained in the cargo process.
7. Before our company can accept air cargo described in the freight papers, order form, loading list or the customs documents, it has to be checked to ensure that the consignments where not tempered by an unauthorised access..
8. If it is not possible to secure each consignment during a transport or to protect it against unauthorised access in order to recognise tampering (manipulation) externally (for example damaged packages, damages of seals, shrink foils, damage of the seals or others), the loading compartment of the vehicle has to be secured or to be protected against unauthorised opening to recognise externally unauthorised access (manipulation)
9. The drivers have to be advised that during delivering the consignments to the air carrier or his handling agent or to a regulated agent to identify themselves by an identification card with photograph.
10. The responsible drivers have to be advised as well not to leave the vehicle with air cargo loaded and the air cargo consignments unattended or to prevent the attempt of tampering by appropriate means (seals, locking system with controlled keys) or to recognise such attempts. Recognised attempts of tampering have to be reported immediately after turning to the vehicle to the senior college.

We confirm to take care of the here listed security measures or if not possible to hand over these consignments to a corresponding screening procedure by an appropriate company (for example regulated agent) according the regulation (EC) nr. 2320/2002.

place, date

signature of the authorized person

Genehmigung als reglementierter Beauftragter

- a. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist für Genehmigungen von reglementierten Beauftragten zuständig
- b. Nach Antragstellung des reglementierten Beauftragten werden die betrieblichen Voraussetzungen, das Sicherheitskonzept sowie der ausgefüllte Fragebogen der EU-Luftfracht-Datenbank geprüft.
- c. Die Liste der reglementierten Beauftragten wird kundgemacht und laufend auf der Homepage des BMVIT aktualisiert.
- d. Versicherung/Verschuldenshaftung des reglementierten Beauftragten: wird bei der Genehmigung des reglementierten Beauftragten nicht behandelt, siehe Erläuterungen, Allgemeiner Teil zu Änderung des Luftfahrtgesetzes.
- e. Reglementierte Beauftragte werden im Rahmen des nationalen Qualitätskontrollprogramms sowie dem Inspektionsprogramm der Europäischen Kommission überprüft und haben bei derartigen Überprüfungen mitzuwirken.
- f. Die Genehmigungen können vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie widerrufen werden, wenn eine der Voraussetzungen nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen des Bewilligungsbescheides verstoßen wurde.
- g. Die Genehmigung des reglementierten Beauftragten ist nach 5 Jahren zu erneuern.

Anlage) **Leitlinien für die Einstufung von verbotenen Gegenständen**

VO (EG) Nr. 2320/2002, Anlage:

In diesen Leitlinien sind lediglich mögliche Arten von Waffen und nicht allgemein zugelassenen Gegenständen aufgeführt. Ob ein Gegenstand als Waffe verwendbar ist, ist im Einzelfall nach den jeweiligen Umständen zu entscheiden.

- i) Schusswaffen: Alle Waffen, mit denen ein Schuss durch Explosionskraft oder Druckluft oder Gas abgefeuert werden kann, einschließlich Start- und Leuchtpistolen.*
- ii) Messer und Schneidwerkzeuge: Dazu gehören auch Säbel, Schwerter, Teppichmesser, Jagdmesser, Andenkenmesser, Kampfsportgeräte, Werkzeuge und andere Messer mit Klingen ab 6 cm Länge und/oder Messer, die nach einzelstaatlichem Recht verboten sind.*
- iii) Schlagwaffen: Totschläger, Schlagstöcke, Baseballschläger und ähnliche Gegenstände.*
- iv) Sprengstoffe/Munition/brennbare Flüssigkeiten/ätzende Stoffe: Alle Explosivstoffe oder brandauslösenden Stoffe, die allein oder zusammen mit anderen Gegenständen eine Explosion oder einen Brand verursachen können. Dazu gehören Sprengstoffe, Zündkapseln, Feuerwerkskörper, Benzin, andere brennbare Flüssigkeiten, Munition usw. oder Kombinationen davon. Ätzende oder giftige Stoffe, auch Gase in Behältern unter Normaldruck oder in Druckbehältern.*
- v) Abwehrmittel: Tränengas, Reizgas und ähnliche Chemikalien und Gase in Patronen, Kanistern oder sonstigen Behältnissen sowie andere Abwehrmittel wie Elektroschockgeräte.*
- vi) Sonstige Gegenstände: Gegenstände wie Eispickel, Wanderstöcke, Rasiermesser und Scheren mit langen Klingen, auch wenn sie gemeinhin nicht als tödliche oder gefährliche Waffen gelten, aber als Waffe eingesetzt werden könnten, einschließlich Spielzeugwaffen und Nachahmungen von Waffen und Granaten.*
- vii) Gegenstände aller Art, bei denen der hinreichende Verdacht besteht, dass sie zur Vortäuschung einer tödlichen Waffe benutzt werden könnten; dazu gehören unter anderem Sprengkörpern ähnliche Gegenstände oder sonstige Gegenstände mit waffenartigem oder gefährlichem Aussehen.*
- viii) Gegenstände und Stoffe für chemische oder biologische Angriffe:*

13.11

VO (EG) Nr. 2320/2002, Anlage:

Zu den Möglichkeiten eines chemischen oder biologischen Angriffs zählt der Einsatz chemischer oder biologischer Wirkstoffe zur Begehung rechtswidriger Handlungen. Zu diesen verbotenen chemischen oder biologischen Stoffen zählen unter anderem: Senfgas, VX, Chlor, Sarin, Hydrogencyanid, Krankheitserreger für Milzbrand, Botulismus, Pocken, Tularämie und virusbedingte hämorrhagische Fieber (VHF).

Gegenstände, die auf chemische oder biologische Stoffe hindeuten, oder entsprechende Verdachtsmomente sind dem Flughafenbetreiber, der Polizei, der Militärbehörde oder einer anderen zuständigen Behörde zu melden und von zugangsbeschränkten Bereichen fern zu halten.

**ANHÄNGE ZUM NATIONALEN SICHERHEITSPROGRAMM FÜR DIE
ZIVILLUFTFAHRT DER REPUBLIK ÖSTERREICH**



***Nationales Trainingsprogramm für die Zivilluftfahrt
(NaTP)***



***der Republik Österreich
erarbeitet von der Arbeitsgruppe „Training und Ausbildung“ und der UAG
"Nationales Sicherheitsprogramm" im Auftrag des Nationalen Sicherheitskomitees
für die Zivilluftfahrt***

ANHANG E **zum Nationalen Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt in Österreich**

Ausbildungsprogramme für Fracht (Cargo) und Post (Mail)

A Ausbildung

Der Ausbildungskurs wird durch das BMVIT durchgeführt. Der 16-stündige Kurs wird durch fixe Terminvorgaben österreichweit vorgeschrieben. Die Kursmodule werden durch Experten (Vortragende) vermittelt. Die Kosten sind durch die Kursteilnehmer zu tragen.

Modul 1:

16-stündiger Kurs für *Sicherheitsbeauftragte von reglementierten Beauftragten und Operatoren*

Dieser 16-stündige Kurs umfasst eine Grundausbildung für die Annahme, Bewachung und Weitergabe der Luftfracht an die Luftfahrtunternehmen sowie eine Einführung in die Sprengstoffkunde. Die einzelnen Lehrinhalte werden von Experten vorgetragen.

Lehrinhalte:

- Verordnung (EG) 2320/2002 und weiterführende Verordnungen der EU sowie österreichische Gesetze und Verordnungen für die Luftsicherheit (Security);
- Österreichisches Konzept des reglementierten Beauftragten;
- verbotene Gegenstände für die Luftfahrt sowie bei Auffindung derartiger Gegenstände die Zusammenarbeit mit den Sicherheitsbehörden;
- ICAO-Vorschriften für Gefahrgut.

Diese Ausbildung soll auch eine Sensibilisierung auf die möglichen Gefahren durch die Versendung von Luftfracht unter besonderer Berücksichtigung aktueller Bedrohungsszenarien durch terroristische Gruppen erreichen.

Die Tätigkeit als verantwortliche Person der reglementierten Beauftragten (Personalführung, Einstellungskriterien) ist ebenso Gegenstand dieses Kurses.

Modul 2:

Zusätzliche Ausbildung der Cargo-/ Post – Operatoren für Durchleuchtungsgeräte

Voraussetzung für die Zulassung als Operator:

1. Nachweis einer 6 – monatigen Tätigkeit als HaBS-Operator im In- oder Ausland, beschränkt auf den EU-Raum (dieser darf nicht länger als 3 Jahre zurückliegen)
2. Modul 1: Cargo-Kurs für Cargo-/Mail Operatoren (2 Tage) inklusive Tauglichkeitsüberprüfung (Erkennen von Röntgenbildern)

Modul 3:

Ausbildung für Personal der Abfertigung, Verpackung, Lagerung und Beförderung

Die Sicherheitsbeauftragten führen eine Grundschulung dieses Personals durch. Schwerpunkte liegen in der Sensibilisierung der Mitarbeiter auf die Gefahren der Luftfracht für die Luftfahrtunternehmen.

Schulungsinhalte werden bei Modul 1 vermittelt sowie in Form von handouts ausgegeben. Unternehmensspezifische Gegebenheiten müssen von den Sicherheitsbeauftragten ausgearbeitet und in diesem Modul vermittelt werden.

ANHANG F

zum Nationalen Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt in Österreich

Ausbildungsprogramm für „sonstiges Personal“

Für alle Mitarbeiter auf Flughäfen und das Bodenpersonal der Luftfahrtunternehmen, die eine Erlaubniskarte benötigen, wird ein Sicherheitsschulungsprogramm in Form einer Erstunterweisung im Ausmaß von drei Stunden Theorie und einer Stunde Praxis durchgeführt.

Diese Schulung wird von den jeweiligen Flugplatzhaltern nach identem Aufbau im Rahmen der zur Erlangung der Erlaubniskarte erforderlichen Einweisung absolviert.

Die Inhalte wurden gemeinsam von den Experten des BMI, des BMVIT und der österreichischen Flughäfen unter Einbindung der betroffenen Unternehmen erstellt.

Die Unterweisung soll zu einem erhöhten Sicherheitsbewusstsein zu den Themenbereichen Safety und Security führen, zur Verbesserung vorhandener Sicherheitssysteme beitragen und umfasst zumindest die angeführten Zeiträume.

1. Airside-Ordnung - 40 Minuten
2. z.B. Prozesse, Abläufe, ...
3. Sicherheitssysteme und Zugangskontrolle - 10 Minuten
4. Sicherheit am Boden und während des Fluges - 15 Minuten
5. Kontrollen vor dem Anbordgehen - 10 Minuten
6. Sicherheit von Gepäck und Fracht - 20 Minuten
7. z.B. Hold Baggage Screening, Hand Baggage Screening, Pax/Bag reconciliation, Umgang mit Manipulationsverdacht, ...
8. Sicherheit des Luftfahrzeuges und Durchsuchungen - 10 Minuten
9. Waffen und verbotene Gegenstände - 10 Minuten
10. Überblick zum Thema Terrorismus - 20 Minuten
11. Andere sicherheitsbezogene Bereiche und Maßnahmen, die zur Erhöhung des Sicherheitsbewusstseins geeignet sind - 15 Minuten
12. z.B. Verhalten bei Bedrohungen, Anschlägen usw.
13. Praktische Einweisung inklusive lokaler Besonderheiten - 60 Minuten
14. z.B. Verkehrsregeln, Checkpoints, Gepäckszentrale, Fracht, Einweisung in die Handhabung der Systeme (Zutrittskontrolle, ...), Vorfeldkontrollen, ...

Eine Auffrischungsschulung hat spätestens bei Verlängerung der Gültigkeit der Erlaubniskarte zu erfolgen.