

Sicherheitsschulung für MitarbeiterInnen von reglementierten Beauftragten

September 2019

Leitfaden gemäß 11.2.3.9. der Durchführungsverordnung (DVO) (EU) 2015/1998 für Luftfahrtsicherheit im Bereich folgender Kapitel:

Fracht und Post

Für MitarbeiterInnen, die Sicherheitskontrollen bei Fracht und Post durchführen, ist diese Schulung gemäß Nummer 11.2.3.9 der DVO 2015/1998 vorgesehen.



Diese Broschüre soll die Sicherheitsbeauftragten oder AusbilderInnen von reglementierten Beauftragten unterstützen, für ihre MitarbeiterInnen die Sicherheitsschulung durchzuführen. Über wesentliche relevante Aspekte der Luftfahrtsicherheit wird ein Überblick gegeben.

Zu schulende Inhalte gem. DVO 2015/1998

Der reglementierte Beauftragte gewährleistet, dass Personen, die Sicherheitskontrollen in Bezug auf Luftfracht durchführen, eine Schulung gem. Pkt. 11.2.3.9 erhalten.

Ein Überblick über die geforderten Schulungsinhalte gemäß Nummer 11.2.3.9 der DVO 2015/1998

Inhalte
a) Kenntnis über frühere unrechtmäßige Eingriffe in der Zivilluftfahrt, Terroranschläge und aktuelle Bedrohungen
b) Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften
c) Kenntnis der Ziele und Struktur der Luftsicherheit im jeweiligen Arbeitsumfeld, einschließlich der Verpflichtungen und Zuständigkeiten von Personen, die die Sicherheit der Lieferkette kontrollieren
d) Kenntnis der Verfahren für das Anhalten von Personen und der Umstände, unter denen Personen angehalten oder gemeldet werden sollten
e) Kenntnis der Meldeverfahren
f) Fähigkeit zur Identifizierung verbotener Gegenstände
g) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf die Entdeckung verbotener Gegenstände
h) Kenntnis der Möglichkeit zum Verstecken verbotener Gegenstände
i) Kenntnis der geltenden Schutzanforderungen für Fracht und Post
j) Kenntnis der Beförderungsanforderungen, wenn anwendbar

a) Kenntnis über frühere unrechtmäßige Eingriffe in der Zivilluftfahrt, Terroranschläge und aktuelle Bedrohungen

(zusammengestellt A. Viehböck, LV OÖ)

Durch unmittelbaren Angriff eines Terrorkommandos:

- 27.12.1985 – Angriff von Terrorkommanden auf die Flughäfen Wien mit 4 Toten und 45 Verletzten, davon 18 schwer, und Rom mit 12 Toten;
- August 2006 - geplanter Anschlag durch Flüssigkeit in London – Man beabsichtigte flüssigen Sprengstoff im Handgepäck an Board von mindestens 10 Passagiermaschinen mit Zielen in den USA zu bringen. - Ergebnis Flüssigkeitsverordnung;
- 30.12.2006 – Autobombenanschlag (vermutlich der ETA) auf das Parkdeck des Madrider Flughafens Barajas – 2 Tote - 26 Verletzte;
- 01.07.2007 – Autobombenanschlag auf das Terminalgebäude des Flughafens Glasgow mittels Benzinkanister und Propangasflasche (gleichzeitig zwei Autobomben in London entdeckt);
- November 2006 - Geplanter Anschlag auf Verkehrsflugzeug am Flughafen Frankfurt; Täter wurden festgenommen;
- September 2008 – geplante Anschläge auf Flughäfen in Frankreich und Großbritannien darunter auch auf den Pariser Flughafen; Täter wurden in Italien festgenommen;
- 2008 – geplante Anschläge auf Flughäfen in Deutschland (Frankfurt und Ramstein) – Sauerlandgruppe (Die Täter wurden zu 5 – 11 Jahren Haft verurteilt);
- 24.11.2011 – Selbstmordanschlag (vermutl. 3 Täter) Flughafen Moskau – Domodedovo mit 36 Toten und 152 Verletzten - Vermutlicher Hintergrund – Konflikt im Nordkaukasus (Inguschetien).
- 18.03.2017 - Terroranschlag durch einen Täter in Paris Flughafen Orly, Ein Mann versucht das Gewehr eines Soldaten an sich zu reißen und wird dabei von den Einsatzkräften erschossen.
- 22.03.2016 - Terroranschlag Flughafen Brüssel-Zaventem mittels mehreren versteckten Bomben (USBV) in Koffern, sowie mit weiterem Anschlag in der Innenstadt von Brüssel, insges.: 35 Tote und

340 Verletzte;

- 28.06.2016 – Terroranschlag am Flughafen Istanbul–Atatürk durch 3 Selbstmordattentäter, vermutlich IS-Angehörige, mittels Kalaschnikow-Sturmgewehren und Handgranaten, insges.: 48 Tote und 235 Verletzte;

Durch eingebrachte Sprengvorrichtungen:

- Juni 1985 – Flug 182 der Air India von Montreal nach London – Explosion einer Kofferbombe – 329 Tote;
- 02.04.1986 - Trans World Airlines, Flug 840, von Rom nach Athen – Explosion einer Bombe an Bord - 4 Tote;
- Dezember 1988 – Pan Am-Flug 103 – Lockerbie - 259 Tote;
- 22.12.2001 - Versuchtes Attentat auf Flug American Airlines Flug 63, Paris nach Miami, mittels im Schuh versteckten Sprengstoff; Attentäter konnte überwältigt werden. („Schuhbomber“);
- 25.12. 2009 – Versuch eines 23-jährigen Mannes eine Maschine der Fluggesellschaft Delta-Airlines mit 289 Menschen an Bord vor der Landung in Detroit aus Amsterdam kommend, in die Luft zu sprengen; Versuch in der Unterhose eingebrachte Komponenten zusammenzuführen und zur Detonation zu bringen. („Unterhosenbomber“);
- 29.10.2010 – USBV in Luftfracht von Jemen Sanaa – mit Ziel USA – Paket mit USBV (400 g Sprengstoff vermutl. Petin versteckt in einer Druckerkartusche) konnte am East-Midlands-Flughafen in Nottingham erkannt und vor Weiterflug aus dem Verkehr gezogen werden;
- 31.10.2015 – Sprengstoffanschlag auf einen russischen Ferienflieger - Passagier-flugzeug A 321 von Sharm el Sheikh nach Russland. Eine USBV mit Zeitzünder wurde vermutlich unter einem Passagiersitz deponiert und detonierte dort in der Folge, was zum Absturz über dem Sinai und zum Tod von 224 Personen führte.
- 02.02.2016 – Selbstmordattentat durch eine als Rollstuhlfahrer getarnte Person in einem Flugzeug der Daallo Airlines von Mogadischu nach Dschibuti, kurz nach dem Start, 1 Toter, 2 Verletzte; trotz Riss in der Außenhaut konnte das Flugzeug gelandet werden;

Entführung - relevante Vorfälle:

- 27.06.1976 - Entführung eines Air-France-Airbusses nach Entebbe/Uganda – Befreiungsaktion durch ein israelisches Anti-Terrorkommando;
- 13.19.1977 - Lufthansa-Maschine – Landshut – nach Mogadischu/Somalia – Geiselbefreiung durch die GSG 9;
- 1996 - Tupolew-Entführung durch nigerian. Staatsbürger – unblutige Beendigung durch 4 österr. Cobra-Beamte;
- 1997 – AUA-Entführung Berlin-Tegel – Wien;
- 1999 – Militante islamistische Kaschmir-Rebellen entführen ein Flugzeug nach Kandahar – Unblutige Befreiung durch Gefangenenaustausch;
- 15.01.2001 – Entführung einer Tu 154 der Vnukovo Airlines auf der Route von Istanbul nach Moskau durch 3 tschetschenische Attentäter, Erstürmung des Flugzeuges in Medina/Saudi Arabien, insges. 3 Tote, darunter ein Attentäter, eine Stewardesse sowie ein Passagier;
- 11.09.2001 – 4 Flugzeuge werden in den USA durch 19 Araber mit islamistischer Ideologie entführt und bewusst in das Pentagon bzw. in die World-Trade-Towers gesteuert, ca. 3.000 Tote; dieser Vorfall findet auch unter der Rubrik - Das Flugzeug als Waffe – Erwähnung.

Das Flugzeug als Waffe:

- Anschlag vom 11. September 2001 auf die Twin Towers (World Trade Center - New York)

b) Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften

Sicherheit wird hier im Sinn des englischen „security“ verstanden, im Gegensatz zu „Safety“, das sich mit technischer oder betrieblicher Sicherheit befasst.

Luftfahrt-Sicherheit hat eine lange Geschichte und ist mit der ICAO (International Civil Aviation Organization, Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt) eng verbunden. Der Beitritt Österreichs

zur ICAO erfolgte im Jahre 1949 und verpflichtet Österreich völkerrechtlich die Bestimmungen der ICAO einzuhalten. Die Security Standards und –Empfehlungen sind im Annex 17 zusammengefasst. Österreich verpflichtete sich auch gegenüber der europäischen Unterorganisation ECAC (European Civil Aviation Conference, Europäische Zivilluftfahrtkonferenz) die gemeinsam gefassten Bestimmungen einzuhalten, für Security ist das Doc 30 maßgeblich.

Eine EU-Verordnung gilt unmittelbar in allen Mitgliedstaaten, das heißt die in der Verordnung genannten Maßnahmen sind auf allen Flughäfen der EU durchzuführen.

In der EU-Verordnung wird ein **Nationales Sicherheitsprogramm (NaSP)** gefordert. Es stellt einen Maßnahmenkatalog für Behörden, Flugplatzhalter, Luftfahrtunternehmen, reglementierte Beauftragte, bekannte Versender, Lieferanten und weitere zuständige Stellen dar.

Dieses NaSP wurde am 17. August 2011 als nationale Verordnung kundgemacht und durch die behördlichen Entscheidungen der beiden zuständigen Bundesministerien ergänzt.

In Österreich gültige nationale Bestimmungen wurden im Luftfahrtsicherheitsgesetz 2011 (LSG) BGBl. I Nr. 111/2010 erlassen.

Die **Verordnung (EG) Nr. 300/2008** hat mehrere Besonderheiten:

Sogenannte **Normadressaten**, das sind jene Organisationen / Behörden, die bestimmte Sicherheitsbestimmungen durchzuführen haben, sind nicht immer genannt. Zusätzlich gibt es eine Durchführungsverordnung und eine Durchführungsentscheidung, die genauere Bestimmungen für bestimmte Bereiche enthalten. Die Entscheidung richtet sich nur an die Mitgliedstaaten und hat einen eingeschränkten Anhang, der nicht veröffentlicht werden darf.

Einerseits bedarf eine EU-Verordnung keiner gesetzlichen Umsetzung durch die Mitgliedstaaten, andererseits müssen nationale Gesetze erweitert werden, um die Zuständigkeiten sowie Strafbestimmungen und andere nationalstaatliche Aspekte festzulegen.

Die detaillierten Maßnahmen sind in der Durchführungs-VO (DVO) (EU) 2015/1998 sowie im Durchführungsbeschluss C (2015) 8005 festgelegt. Diese wurden durch weitere EU – VO und Beschlüsse erweitert bzw. abgeändert.

Wichtige Links:

Homepage für Luftfracht: Bundesministerium für Transport, Innovation und Technologie
<https://www.bmvit.gv.at/verkehr/luftfahrt/sicherheit/index.html>

Homepage für Rechtstexte der EU

<https://eur-lex.europa.eu/advanced-search-form.html?qid=1537280662223&action=update>

- c) Kenntnis über Ziele und Struktur der Luftsicherheit, einschließlich der Verpflichtungen und Zuständigkeiten von Personen, die Sicherheitskontrollen durchführen (11.2.7.) / die die Sicherheit der Lieferkette kontrollieren (11.2.3.9.)**

Das sicherste Verkehrsmittel

Die Luftfahrt ist ein Massenbeförderungsmittel und hat längst den elitären Charakter früherer Zeiten verloren. Als sicherstes Verkehrsmittel befördern die Luftfahrtunternehmen allein in Europa täglich 1,6 Millionen Passagiere und 30.000 Tonnen Luftfracht.

Nichts ist spektakulärer als ein Zwischenfall eines Flugzeugs. Technische Ursachen erwecken die Aufmerksamkeit vieler Menschen, doch nur für kurze Zeit und vor allem der betroffenen Angehörigen. Terroristische Ursachen garantieren die höchsten Einschaltquoten der Nachrichtensender und erwecken die Aufmerksamkeit von Millionen Menschen und das für längere Zeit.

Sicherheitskontrollen sind vor Flugreisen nicht mehr wegzudenken. Sie sollen die Passagiere auf den Flug einstimmen und ihnen ein beruhigendes Gefühl vermitteln. Die Fluggäste haben sich längst an dieses Ritual der Kontrollen gewöhnt, sie kommen früh genug zum Flughafen. Würden die Kontrollen einmal ausfallen, wäre der normale Ablauf gestört. Die Fluggäste wären aufs höchste beunruhigt. Vielleicht würden ein paar Passagiere so aufgeregt reagieren, dass sie den Flug nicht antreten.

MitarbeiterInnen, die mit Luftfracht oder Lieferungen für die Flughäfen zu tun haben, sollen sich dieser Tatsache bewusst sein und mit einer höheren Aufmerksamkeit auch während ihrer Tätigkeit alle Vorgänge beobachten, die für die Luftfahrt sicherheitsrelevant sein könnten. Das Bewusstsein der MitarbeiterInnen soll dahin gehend geschärft werden, dass die Luftfahrt ein sehr sensibles Transportmittel ist und Zwischenfälle große Folgewirkungen hätten.

Flughafensicherheit – Abwehr möglicher Gefahren

Die Möglichkeiten der Gefährdung der Luftsicherheit sind vielschichtig. MitarbeiterInnen, die auf den Flughäfen, bei Luftfahrtunternehmen beschäftigt sind, können verbotene Gegenstände, wie z.B. Sprengvorrichtungen in die Bereiche einbringen, in denen sich Passagiere aufhalten. Lieferungen an die Flughäfen sind ebenso für Fluggäste oder MitarbeiterInnenInnen zugänglich. Diese können mit Gegenständen versehen werden, die für einen Angriff ge-

gen die Crews geeignet sind.

So vielschichtig die möglichen Bedrohungen gegen die Luftfahrt sein können, so mannigfaltig ist das Netz der Abwehr der Maßnahmen, die derartige Angriffe verhindern sollen:

- A) Die Abgrenzung des Flughafens zur öffentlich zugänglichen Landseite ist dermaßen gestaltet, dass bauliche Maßnahmen den unerlaubten Eintritt unbefugter Personen in diesen Bereich verunmöglichen. Innerhalb des Flughafens gibt es verschiedene Bereiche [Luftseite, Sicherheitsbereiche, sensible Teile der Sicherheitsbereiche], die jeweils bestimmte Sicherheitsmaßnahmen vorsehen, um eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt zu verhindern.

Personen und ihre Fahrzeuge, die diese Bereiche betreten, sind einer Zugangskontrolle zu unterziehen, um festzustellen, ob sie berechtigt sind, diese Bereiche zu betreten. Eine Sicherheitskontrolle soll sicherstellen, dass sie keine Gegenstände einbringen, die als Waffe eingesetzt werden können [verbotene Gegenstände]. Diese Kontrollen sind auch für Fluggäste und ihr Gepäck vorgesehen.

- B) Für MitarbeiterInnen, die Sicherheitsbereiche auf Flughäfen betreten, ist eine Zuverlässigkeitsüberprüfung vorgesehen. Diese soll die persönliche Vorgeschichte der MitarbeiterInnen überprüfen und feststellen, ob diese Person einer terroristischen Vereinigung angehört, terroristische Aktivitäten begangen hat oder diese plant. Diese Zuverlässigkeitsüberprüfung ist auch für die Sicherheitsbeauftragten von reglementierten Beauftragten vorgesehen. MitarbeiterInnen der reglementierten Beauftragten, die neu eingestellt werden, sind einer beschäftigungsbezogenen Überprüfung zu unterziehen, die die Strafregisterbescheinigung einschließt und vom Arbeitgeber durchzuführen ist.

- C) Luftfracht, die in die Sicherheitsbereiche der Flughäfen eingebracht werden, sind zu screenen, wenn sie nicht von einem bekannten Versender kommen. Bekannte Versender stellen das erste Glied der sicheren Lieferkette dar. Besondere Verfahren sollen den Schutz dieser Sendungen oder Lieferungen vor unbefugtem Zugriff außerhalb der sensiblen Teile des Sicherheitsbereiches gewährleisten. Innerhalb der sensiblen Teile gelten die Luftfrachtsendungen als sicher gelagert, daher sind hier keine zusätzlichen Maßnahmen zu ergreifen.

Interne Qualitätskontrollen - Schlüssel zur Aufrechterhaltung der Sicherheit

Die Interne Qualitätskontrolle obliegt allen Stellen, die Sicherheitskontrollen oder Kontrollen anwenden, d.h. auch reglementierte Beauftragte haben ihre Sicherheitskontrollen regelmäßigen Internen Prüfungen zu unterziehen. Dies betrifft z.B. die sichere Lagerung von Luftfracht, die Verhinderung unbefugten Zuganges zur Luftfracht, den Wissenstand der MitarbeiterInnen sowie den sicheren Transport zum Flughafen (z.B. Überprüfung auf verschlossene Kraftfahrzeuge, etwaige Versiegelungen, etc.). Für die interne Qualitätskontrolle ist der Sicherheitsbeauftragte des reglementierten Beauftragten verantwortlich. Zumindest einmal im Jahr sind die Sicherheitskontrollen einer derartigen internen Überprüfung zu unterziehen.

Luftfracht – viele Beteiligte – eine Sicherheit

Die Wege der Luftfrachtsendungen von der Produktion zum Flugzeug sind sehr unterschiedlich. Sehr oft dauert es einige Zeit, bis ein produzierter Gegenstand geflogen wird. Nach der Produktion oder Teilproduktion werden die Sendungen zusammengestellt, jedoch mit anderen Verkehrsträgern (Straßentransport, Schifffahrt oder Eisenbahn) zu einem Flughafen transportiert. Von einem Luftfrachtpediteur [von einer Behörde als reglementierter Beauftragter zugelassen] werden verschiedene Sendungen zu einer Luftfrachtsendung konsolidiert und an ein Luftfahrtunternehmen übergeben. Übernimmt der reglementierte Beauftragte diese Sendungen von bekannten Versendern, müssen diese Sendungen nicht durchsucht [gescreent] werden. Den Transport der Luftfrachtsendungen kann der reglementierte Beauftragte selbst durchführen oder ein von ihm beauftragtes Transportunternehmen, wenn dieses Transportunternehmen eine entsprechende Erklärung gemäß Anlage 6-E unterzeichnet hat.

Das Sicherheitsverfahren der reglementierten Beauftragten ist ein weltweit angewandtes Verfahren, das im Annex 17 der ICAO [International Civil Aviation Organisation, Internationales Abkommen über die Zivilluftfahrt] beschrieben wird. In der EU-Verordnung sind einzelne Aspekte unterschiedlich gehalten.

Durch die Verordnung (EG) Nr. 2320 aus dem Jahre 2002 hat die Europäische Kommission die Luftfrachtsicherheit für alle Mitgliedstaaten der EU normiert und für alle Flüge verbindlich vorgeschrieben. Über die ICAO-Bestimmungen hinausgehend hat die EU-Verordnung die Luftfrachtbestimmungen auch für Nurfracht-Flugzeuge vorgesehen.

Mit der neuen Verordnung (EG) Nr. 300 aus dem Jahre 2008, die die Verordnung (EG) außer Kraft

gesetzt hat, wird mit einer Übergangszeit von 5 Jahren die Anerkennung der bekannten Versender durch staatliche Stellen nach Überprüfungen (Validierungen) der Unternehmen verpflichtend vorgeschrieben. Eine Datenbank der Europäischen Kommission listet alle reglementierten Beauftragten und bekannten Versender, die nach diesem Prinzip der unabhängigen Validierung anerkannt wurden, auf.

Für MitarbeiterInnen der reglementierten Beauftragten sind 3 Anforderungen von Bedeutung:

- a) Übernahme der Sendung durch befugte Personen (Versender oder dafür beauftragtes Transportunternehmen):

Die MitarbeiterInnen sollen über mögliche Unternehmen und Personen Kenntnis haben, die Luftfracht anliefern. Ebenso über das vorgesehene Verfahren der Identifizierung der anliefernden Person und die Überprüfung, inwiefern diese Person Sendungen im Auftrag des Versenders oder eines reglementierten Beauftragten anliefert.

- b) Schutz der Luftfrachtsendungen vor unbefugtem Zugriff von der Übernahme dieser Sendungen bis zum Weitertransport durch ein beauftragtes Transportunternehmen:

Die MitarbeiterInnen sollen sofort reagieren, wenn betriebsfremde Personen das Lager von Luftfrachtsendungen betreten oder sich in der Nähe von Luftfrachtsendungen aufhalten, die außerhalb des Lagers lagern.

Diese betriebsfremden Personen sind anzusprechen und zu befragen, ob sie eine Berechtigung haben, diese Bereiche zu betreten.

- c) Zustand der Sendungen bzw. der Verpackungen:

Beschädigte Sendungen sind einem Verfahren zu unterziehen, um die Beschädigung zu prüfen und zu melden. Im Fall der Fortsetzung der Beförderung ist ein Screening unbedingt durchzuführen (eine händische Durchsuchung ist nur bei bestimmten Beschädigungen und Sendungen möglich, Eigensicherung!).

Beschädigte oder manipulierte Sendungen:

Gibt es Ausbuchtungen, wurde der Karton aufgerissen (möglicherweise wieder zugeklebt) oder

ist das Behältnis durchbohrt worden?

Ist die Beschädigung derart, dass eine Spreng- oder Brandvorrichtung hätte eingebracht werden können, ist diese Luftfracht als Luftfracht mit hohem Risiko einzustufen und entsprechend zu screenen.

Luftfracht mit hohem Risiko

Folgende Luftfrachtsendungen gelten als Luftfracht mit hohem Risiko (unabhängig davon ob von bekanntem oder nicht bekanntem Versender)

- a) Sendungen mit erheblicher Manipulation in einem Maße, dass ein verbotener Gegenstand (Spreng- oder Brandsatz) hätte eingebracht werden können
- b) Sendungen aus den so genannten roten Ländern
- c) von der zuständigen Behörde als solche eingestuft werden

Luftfracht mit hohem Risiko unterliegt strengeren Screening Anforderungen.

Verantwortung zuständiger Personen in der Luftfrachtsicherheit:

Sicherheitsbeauftragte sind für die Einhaltung des Sicherheitsprogramms und die Sicherheitskontrollen sowie Schulungen der MitarbeiterInnen und die interne Qualitätskontrolle zuständig.

Sicherheitsbeauftragte können Ausbilder für die Schulungen der MitarbeiterInnen beauftragen.

Sicherheitsbeauftragte und Ausbilder haben den BMVIT-Kurs zu absolvieren.

Qualitätsmanager sind für die interne Qualitätskontrolle zuständig. Diese Funktion kann auch der/die Sicherheitsbeauftragte übernehmen.

- d) Kenntnis der Verfahren für das Anhalten von Personen und der Umstände, unter denen Personen angehalten oder gemeldet werden sollten**

Dies unterliegt betriebsinternen Regelungen und ist danach zu schulen. Z.B. Ansprechen von betriebsfremden Personen und Befragung, ob sie eine Berechtigung haben, bestimmte Bereiche am

Firmengelände zu betreten oder warum diese mit Luftfracht hantieren, etc.

e) Kenntnis der Meldeverfahren

Betriebsintern ist ein Meldeverfahren einzurichten, welches sicherstellt, dass die richtigen Personen bei konkreten Zwischenfällen zu kontaktieren sind. Die mit Luftfracht betrauten MitarbeiterInnen müssen über die Meldeverfahren Bescheid wissen. Der Ansprechpartner ist grundsätzlich der Sicherheitsbeauftragte. Es ist von besonderer Bedeutung, dass all die mit Lieferungen für die Flughäfen befassten Personen über das Meldeverfahren in ihrem Unternehmen Kenntnis haben.

f) Fähigkeit zur Erkennung verbotener Gegenstände (Luftfracht)

Verbotene Gegenstände für Luftfracht gemäß DVO 2015/1998:

Montierte Spreng- und Brandsätze, die nicht entsprechend den geltenden Sicherheitsvorschriften befördert werden.

Als derartige „Tatmittel“ sind „Unkonventionelle oder konventionelle Spreng- oder Brand Vorrichtungen (USBV oder KSBV)“ zu verstehen.

Bestandteile einer USBV (Unkonventionelle Spreng- und Brandvorrichtung):

USBV's benötigen bestimmte Mindestkomponenten und Funktionsteile um funktionsfähig bzw. um „scharf“ zu sein.

Die **Mindestfunktionsteile** sind:

- ☐ **Explosivstoff** (alle erdenklichen, unter 4.3. angeführten Materialien sind möglich);
- ☐ **Zündmittel** (dieses muss auf den jew. Explosiv-/Sprengstoff abgestimmt sein; s. 3.2);
- ☐ **Energiequelle** für das Zündmittel (in Abhängigkeit vom Zündmittel kann dies eine elektrische, mechanische oder pyrotechnische [feuermäßige] Energie sein);
- ☐ **Auslösemechanismus** (dieser lässt die USBV zu einem bestimmten, vom Täter festgelegten Zeitpunkt oder Ereigniseintritt explodieren);

- **Einschlussbehältnis** (Container): ein Behältnis oder Objekt, in dem sich die USBV zur Tarnung und/oder zur Verstärkung der Sprengkraft befindet (z.B. Gepäckstück, Zigarettenschachtel, Brief, Paket, Metallbehälter, aber auch Gegenstände des täglichen Lebens sind möglich).

Darüber hinaus können noch folgende Funktionskomponenten in einer USBV vorhanden sein, müssen aber nicht zwangsläufig vorhanden sein:

- **Kabelmaterial:** Drähte und Kabel werden jedenfalls bei einer USBV mit elektrischer Zündung/Auslösung (und Stromquelle) vorhanden sein, bei pyrotechnischen Zündmitteln (z.B. Zündschnur) sind sie hingegen nicht notwendig;
- **Splitterbildende Materialien:** zur Vergrößerung der Schadens-/Verletzungswirkung können noch Splittermaterialien beigefügt sein, wie z.B. Nägel, Schrauben, Glas- und Keramiksplitter, usw.

Auslösemechanismen

Der Auslösemechanismus einer USBV ist der „**Schalter**“, der die USBV zum vom Täter gewünschten und festgelegten Zeitpunkt oder bei einem vorbestimmten Ereignisseintritt zur Umsetzung bringt.

Es gibt grundsätzlich vier Hauptarten von Auslösemechanismen:

- **Zeitablaufsysteme** (engl. „*time delay*“): alle erdenklichen Arten von Uhren, Zeitschaltelektroniken, chemischen Verzögerungssystemen, usw.
- **Fernauslösesysteme** (engl. „*remote control*“): z.B. Handy, Funkgeräte, alle Arten von Fernsteuerungen, usw.
- **Manipulations- und bewegungsempfindliche Mechanismen** (engl. „*anti handling*“ oder auch „*victim operated*“): die Zielperson (das „Opfer“) löst durch eine Manipulation die USBV aus, z.B. mit einen Rüttelkontakt-, Neigungs-, Entlastungs- oder Öffnungsschalter;
- **Auslösesensoren**, die auf geänderte **Umgebungsbedingungen** und/oder auf Umwelteinflüsse reagieren (engl. „*ambient conditions*“): auch das sind „*victim operated*“- Systeme, wie z.B. licht-, geräusch-, luftdruck-, bewegungs-, schallempfindliche Sensoren.



Einteilung der Sprengstoffe

Feste

Sprengstoffe:

Pulversprengstoffe:

sind stoß – schlag – und reibungsempfindlich und können durch Flamme oder Funken (Zeitzündschnur) leicht entzündet werden.
Schwarzpulver, Nitrozellulosepulver, Plastifizierte Sprengstoffe



Flüssige oder gelartige Sprengstoffe

Initialsprengstoffe:

auslöseempfindlich, handhabungsunsicher, sehr sprengkräftig, nicht in der praktischen Sprengtechnik verwendet

Gewerbliche Sprengstoffe

Dies sind – innerhalb der vom Hersteller angegebenen Verwendungsfristen – ebenfalls Sicherheitssprengstoffe, allerdings vom Leistungsvermögen und der Brisanz etwas geringer als militärische Sprengstoffe. Einsatzzwecke vor allem in der zivilen/gewerblichen Sprengtechnik, wie z.B. im Bergbau (Tagbau, Untertagbau), bei Abbruchsprengungen, Kultursprengungen (z.B. Wurzelstocksprengen) und bei Sondersprengverfahren (z.B. Metallhärten, Katastrophensprengverfahren, usw.).

In gewerblichen Sprengstoffen können durchaus auch militärische Sprengstoffe (z.B. Nitropenta) eingearbeitet sein.

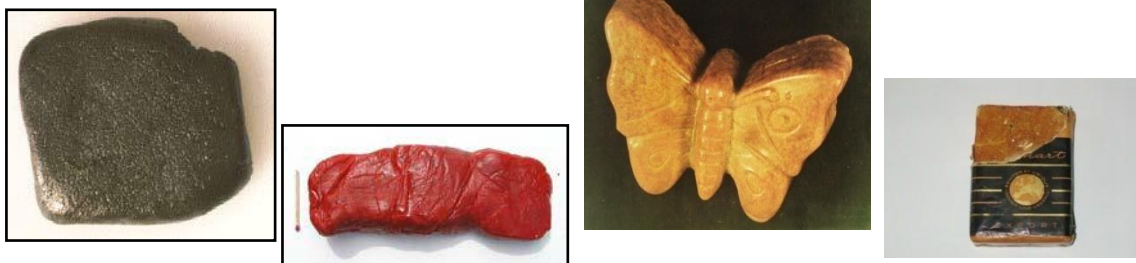
Beispiele: Detonierende Sprengschnüre, gelatinöse (Dynamit-)Sprengstoffe (wie z.B. Gelatine Donarit, Austrogel, Rowodyn), Ammoniumnitrat-Fuel-Sprengstoffe (ANFO, wie z.B. Lambrit), Emulsionssprengstoffe und Sprengschlämme (Slurries).



Militärische Sprengstoffe

Dies sind die leistungsstärksten brisanten Sprengstoffe, die verfügbar und verwendbar sind. Dabei handelt es sich i.d.R. um sog. „*Sicherheitssprengstoffe*“ (Definition s. bei Begriffsbestimmungen). Anwendung finden sie u.a. in sprengkräftiger Munition bzw. Kampfmitteln und in Schneid- und Hohlladungssystemen.

Beispiele: Trinitrotoluol (TNT), Nitropenta (PETN), Hexogen (RDX), Octogen (HMX), Composition-Sprengstoffe (z.B. C4).



Initialsprengstoffe

Dies sind sehr auslöseempfindliche und handhabungs-unsichere Sprengstoffe, sie können bereits in kleinen Mengen durch Einwirkung von Feuer, Funken, Hitze und/oder sehr geringer mechanischer Energie (wie z.B. Reibung und Schlag) zur Umsetzung – Detonation – gebracht werden. Kommerzielle Verwendung finden sie in geringsten Mengen in sprengkräftigen Zündmitteln (Sprengzündern) und in Anzündhütchen (von Patronen); an sonst sind sie aufgrund ihrer Gefährlichkeit und Handhabungsunsicherheit in der praktischen Sprengtechnik nicht von Bedeutung und daher auch nicht erhältlich.

Beispiele: Knallquecksilber (Quecksilberfulminat), Silberfulminat (Knallsilber), Bleiazid, Silberazid, Bleitrizinat, Tetrazen.

Selbst-Laborate (HME)

Die Herstellung von Selbstlaborate ist durch die unkomplizierte Verfügbarkeit von diverser Internetliteratur leider sehr einfach und leicht geworden und setzt bei manchen HME auch fast keine chemischen Vorkenntnisse voraus. Dadurch werden HME seit Jahren interessant für terroristische und kriminelle Täter und für interessierte – vor allem jugendliche – „Sprengstoffbastler“. Auch die Möglichkeit, manche HME durch leicht und reichlich verfügbare Haushaltschemikalien selbst herstellen, macht sie zunehmend interessant.

Sämtliche Initial-, militärische und gewerbliche Sprengstoffe sowie pyrotechnischen Sätze können mit mehr oder weniger Fachwissen und mit entsprechender Laborgerätschaft im „Heimlabor“ hergestellt werden.

Im Gegensatz zu den konventionell hergestellten Sprengstoffen ist den vergleichbaren HME allerdings mit größter Vorsicht zu begegnen und diese sind jedenfalls als **handhabungsunsicher** anzusehen, da die Herstellung i.d.R. nicht nach Qualitätsstandards und meistens nicht mit qualitativ hochwertigen Materialien erfolgt!

HME können in sämtlichen Erscheinungsformen/Aggregatzuständen (z.B. fest, pulverförmig, flüssig, gelförmig, in Form gepresst bzw. gegossen) und in sämtlichen Farbmischungen vorkommen, was eine visuelle Erkennbarkeit und Identifizierung i.d.R. erschwert.

Gewerbliche und militärische Sprengstoffe sind Sicherheitssprengstoffe, die nur mittels Initialzündung (sprengkräftiges Zündmittel) zur Detonation gebracht werden können.

Zündmittel

Sicherheitssprengstoffe (und manche handhabungssichere Selbstlaborate) benötigen eine **hohe Aktivierungs-/Initiierungsenergie** in Form einer **sprengkräftigen Zündung**, während für alle übrigen oben erwähnten Explosivstoffe bereits eine sehr geringe Initiierungsenergie – z.B. Funken, Feuer, Hitze, Schlag - ausreicht.

Sprengkräftige Zündmittel:

Sprengkräftige Zünder erzeugen durch deren Detonation so hohe Aktivierungsenergien, dass sie die Sprengstoffhauptladung, in die sie eingebracht/eingesteckt sind, sogleich zur Explosion bringen.

Bei uns gängige Sprengzünder bestehen aus einer **Primärladung** von ca. 0,2 g Initialsprengstoff und einer **Sekundärladung** von ca. 0,8 g Sicherheitssprengstoff (meist Nitropenta oder eine TNT-Variation). Während bei der *Sprengkapsel* die Primärladung durch das Feuer einer eingeführten Anzündschnur gezündet wird, erfolgt die Zündung der Primärladung eines *elektrischen Sprengzünders* durch einen kurzen Feuerstrahl einer elektrischen Anzündpille.

Eine Anzündpille ist vergleichbar mit der Glühwendel einer Miniaturglühbirne und besitzt über dem Glühdraht ein pyrotechnisches Anzündköpfchen (in der Größe eines Zündholzkopfes).

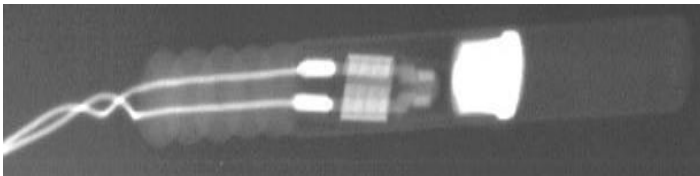
Die Metallhülse des Sprengzünders besteht entweder aus Aluminium oder Kupfer und kann unterschiedliche Längen aufweisen (ca. 35 – 50 mm bei Sprengkapseln, elektrische Sprengzünder sind deutlich länger); der Durchmesser beträgt ca. 6 - 7 mm.

☐ Elektrischer Zünder

Die Zündkette ergibt sich – innerhalb weniger Millisekunden - wie folgt:

1. kurzer kräftiger Feuerstrahl durch Zündschnur oder Anzündpille;
2. der Feuerstrahl erzeugt einen Zündimpuls für den Initialsprengstoff (Primärladung);
3. der Initialsprengstoff detoniert und erzeugt Zündimpuls für die Sekundärladung;
4. dadurch detoniert der Sprengzünder und initiiert die Sprengstoffhauptladung.

Die sehr empfindliche Primärladung wird i.d.R. durch ein eigenes eingepresstes metallisches **Innenhütchen** (mit Loch) geschützt, das sich auf Röntgenbildern durch die etwas höhere Dichte deutlich abzeichnet.

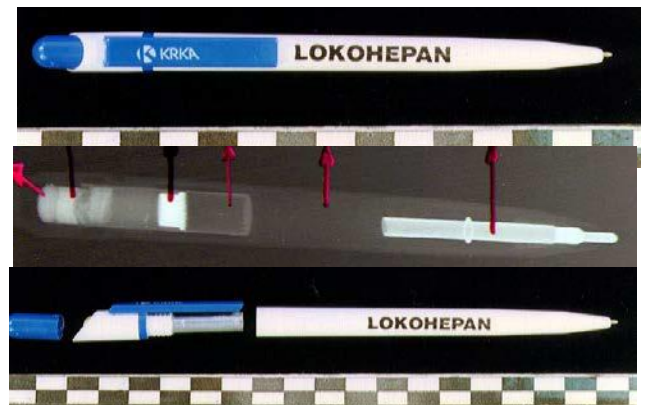
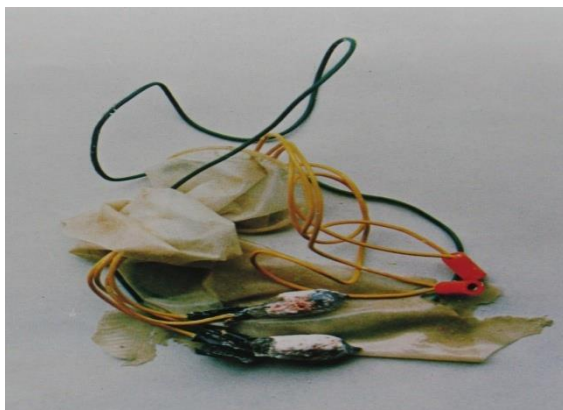


☐ Sprengkapsel



Improvisierte Zündmittel

Blitzlichtlampen, Gasanzünder, chemische Zündmittel, usw.....



Energiequellen

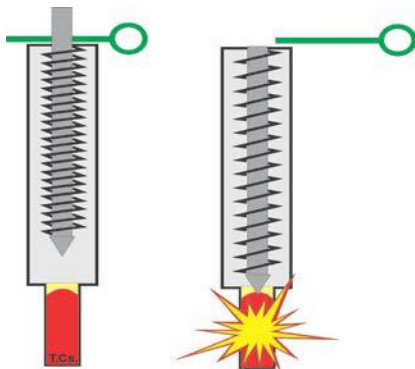
Elektrische Energie

Akkus, Batterien, Stromnetz, Funkinduktoren, Kondensatoren, usw....



Mechanische Energie

Hauptsächliche Federkräfte



Einschlussbehältnisse

- ☐ Feuerlöscher
- ☐ Gasflaschen
- ☐ Druckkochtöpfe
- ☐ Rohre
- ☐ Taschen, Reisekoffer usw.
- ☐ Sonstige Transportbehältnisse





Quelle für den Text Buchstabe f) und das Bildmaterial: Begleitendes Skriptum Awareness Training „Fracht und Post“, VIAS, Schulungsakademie

Weiteres Bildmaterial: Sprengstoffe und Sprengstoff-Vorrichtungen

Beispiele für Sprengstoffe

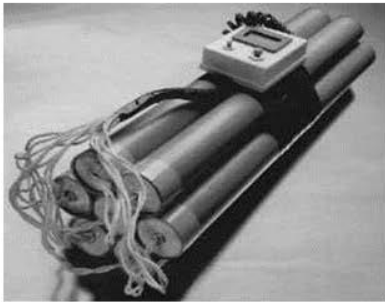


Zündmechanismen

- Zur Initiierung von Sprengstoffen werden Sprengzünder verwendet.
- Es gibt elektrische, nicht-electrische und elektronische Zündsysteme.
- Daneben werden gelegentlich noch Sprengkapseln eingesetzt, die mittels Sicherheitsanzündschnur gezündet werden.
- Wenn die Hauptladung aus einem sehr unempfindlichen Sprengstoff besteht, so ist zwischen Sprengzünder und Hauptladung noch eine zusätzliche Verstärkungsladung (Booster, Schlagverstärker) erforderlich.



Bestandteile explosiver Vorrichtungen



Explosiver Stoff

Zünder

Energiequelle

Verkabelung

Auslöser



Unterscheidung: KSBV und USBV

Konventionelle Spreng- oder Brandvorrichtung (KSBV):

- Militärisch: Bomben, Handgranaten, Minen und ähnliches
- Zivil: Sprengsätze im Bergbau, im Airbag etc.

Unkonventionelle Spreng- oder Brandvorrichtung (USBV):

- Häufig von Experten hergestellte Brand- oder Sprengladung, die eine Explosion oder einen Brand herbeiführen kann.
- Teilweise wird eine USBV als Gegenstand des alltäglichen Gebrauchs getarnt - beispielsweise in einem Paket, einer Einkaufstasche, Rucksack oder Koffer - und so am Tatort abgelegt.

Beispiele KSBV: Handgranaten



Unkonventionelle Spreng- und Brandvorrichtungen (USBV)

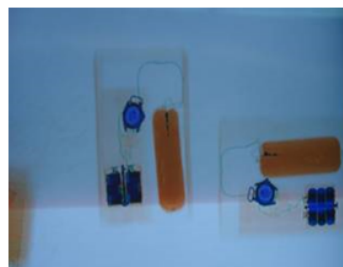
Merkmale:

- Selbst hergestellt → Unikat
- Unsicher in der Handhabung und auch im Transport
- Grundsätzlich für terroristische bzw. kriminelle Zwecke

5 Bestandteile: Sprengstoff, Zünder, Mechanismus, Energiequelle, Verkabelung

Bestandteile eines funktionstüchtigen Sprengsatzes: Sprengstoff, Zünder und Mechanismus.

Somit besteht ein funktionstüchtiger Sprengsatz aus mindestens 3 Teilen



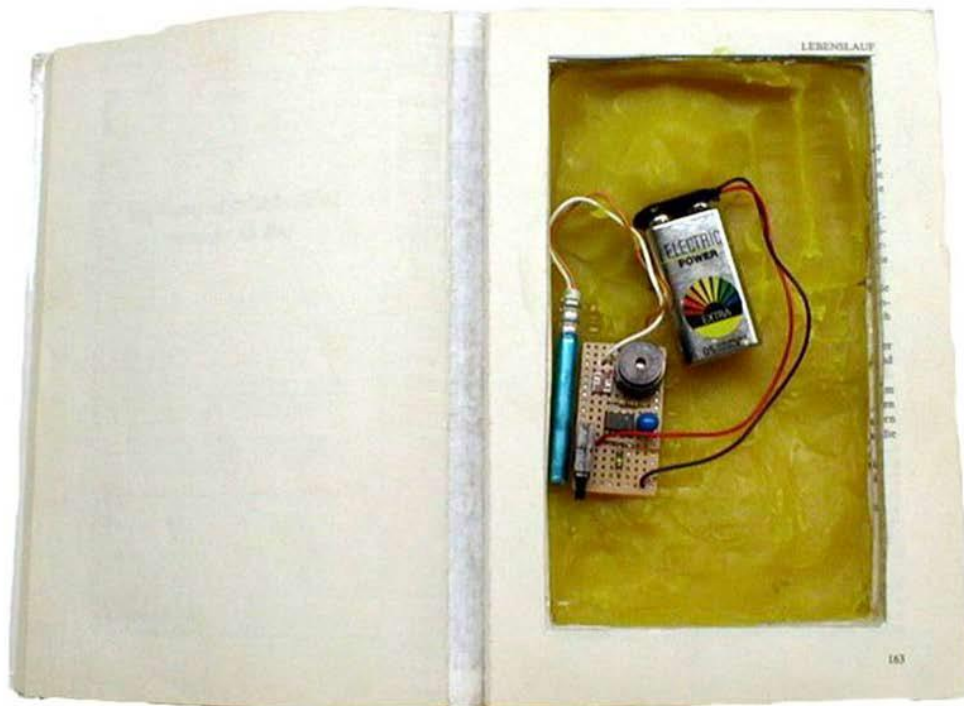
Beispiel USBV: Sprengsatz in einer Thermoskanne



Beispiel USBV: Brandsatz



Beispiel USBV: Buchbombe



Beispiel USBV: Bombe in einer Pralinschachtel



Beispiel USBV: Briefbombe



Quelle für die Abbildungen:

DHL Global Forwarding (Austria) GmbH

g) Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf die Entdeckung verbotener Gegenstände

Dies unterliegt betriebsinternen Regelungen und ist danach zu schulen. Darunter fällt z.B. der Umgang mit verbotenen Gegenständen, ob diese nur gemeldet werden und die Abarbeitung nur von bestimmten Personen durchgeführt wird, etc. Auf die Gefährlichkeit einzelner verbotener Gegenstände, wie z.B. Schusswaffen (könnten geladen sein) sollte die angemessene Reaktion betriebsintern vorgegeben und auch geschult werden.

Darunterfallen aber auch Kontrollen im Sinne der DVO (EU) 2015/1998 (Röntgenkontrolle, Sprengstoffspurendetektion, etc.) aufgrund Verdachtsfälle, wie aufgerissene, z.B. auch wieder verklebte, oder angebohrte Verpackungen, beschädigte eingeschweißte Paletten etc. Diese sind bei der Einfahrt in den Sicherheitsbereich dem vor Ort tätigen Personal zu melden, um ein Screening zu veranlassen.

h) Kenntnis der Möglichkeit zum Verstecken verbotener Gegenstände

Je nach Größe der verbotenen Gegenstände und Art der Luftfracht können sich diese in oder zwischen Verpackungen befinden, bzw. Ausbeulungen, Gewichtsunterschiede, etc. verursachen. Dies ist anhand der betriebsspezifischen Gegebenheiten zu schulen.

i) Kenntnis der geltenden Schutzanforderungen für Fracht und Post

Luftfrachtsendungen sind innerhalb des sensiblen Teils eines Sicherheitsbereichs am Flughafen keinen weiteren Sicherheitsmaßnahmen zu unterziehen.

Außerhalb des sensiblen Teils ist der Zugang auf die identifizierbare Luftfracht auf befugte Personen zu beschränken und die Frachtsendungen sind physisch (Versperren oder durch Personen) oder durch Versiegelung zu schützen. Luftfracht ist vor unbefugtem Zugang zu schützen, damit das Einbringen von verbotenen Gegenständen verhindert wird.

Dies unterliegt betriebsinternen Regelungen. Z.B. verschlossene Lagerbereiche, bestimmte Zugangsbefugnisse, Alarmanlagen, Schließsysteme, etc. Frachtsendungen dürfen nicht unbeaufsichtigt gelassen werden, wenn jedweder Zugang möglich ist. Zugang zu Frachtsendungen dürfen nur Personen haben, die einer Bewusstseins-schulung unterzogen wurden und mit dem Schutz von Frachtsendungen betraut sind. Beschädigte Sendungen sind einem Verfahren zu unterziehen, um die Beschädigung zu prüfen und gegebenenfalls zu melden, sollten sicherheitsrelevante Bedenken bestehen.

Dies gilt bei Erkennung am Betriebsgelände des reglementierten Beauftragten.

Manipulierte oder beschädigte Sendungen können an den versender zurückgegeben werden.

Fähigkeit zur angemessenen Reaktion auf sicherheitsrelevante Zwischenfälle

Solche Zwischenfälle wären z.B. betriebsfremde Personen am Firmengelände im Bereich der Frachtsendungen oder der Büros, in denen Luftfrachtsendungen bearbeitet werden. Beobachtungen, die MitarbeiterInnen des eigenen Unternehmens betreffen, die versuchen verbotene Gegenstände bei Luftfrachtsendungen einzubringen oder Vorgänge, die außerhalb der betrieblichen Abläufe geschehen, wie z.B. das Einbringen von verbotenen Gegenständen in abgestellte Firmenfahrzeuge. Solche Beobachtungen sind umgehend nach dem internen Meldeverfahren zu melden. Natürlich können sich derart verdächtige Vorfälle als völlig harmlose Ereignisse herausstellen. Trotzdem ist es von Bedeutung, derartige Zwischenfälle zu registrieren und sie umgehend zu melden.

□ Beispiele:

Eine größere Schachtel, die auf der vermeintlich leeren Ladefläche vorgefunden wird oder eine verdächtige Ausbuchtung einer Flughafenlieferung. Hier ist der/die MitarbeiterIn gefragt, sofort zu reagieren, den Vorfall zu melden bzw. die Sendung dem Vorgesetzten zu bringen.

Ebenso können sich am Betriebsgelände fremde Personen ohne entsprechende Zugangsberechtigung befinden.

Im Bereich der Luftfracht könnten verbotene Gegenstände, wie Granaten oder Waffen, von MitarbeiterInnen in Kartons vorgefunden werden.

Bei derartigen Vorfällen ist es von immenser Bedeutung, dass die MitarbeiterInnen derartige Ereignisse oder Vorbereitungen dafür erkennen und mit erhöhter Aufmerksamkeit beobachten.

Beschädigte Siegel bei Transportbehältnissen oder Laderaumtüren. Aufgebrochene Fahrzeugbereiche, in denen Luftfrachtsendungen transportiert werden, etc.

j) Kenntnis der Beförderungsanforderungen

Dies unterliegt betriebsinternen Regelungen. Luftfracht ist mittels verschlossenen oder versiegelten Fahrzeugen zu transportieren. Wenn nicht verschlossen oder versiegelt, ist die Aufsicht durch den Mitarbeiter des reglementierten Beauftragten zu gewährleisten (physischer Schutz).

Den beauftragten Transportunternehmen sind von den beauftragenden Unternehmen die erforderlichen Schulungsunterlagen zu übergeben bzw. die Schulung gemäß 11.2.7. für die Fahrer durchzuführen. Beauftragte Transportunternehmen haben den Erhalt der Schulungsunterlagen zu bestätigen und die Transporteurserklärung gemäß Anlage 6-E der DVO (EU) 2015/1998 zu unterzeichnen.

Die interne Qualitätskontrolle hat auch die Anlieferung der Luftfracht durch die beauftragten Transportunternehmen zu umfassen.

Mitarbeiterschulung - Schlüssel der Sicherheit

Einstellung und Schulung von Personal

Die EU-Verordnungen geben der Ausbildung der Kontrollorgane und MitarbeiterInnen, die in für die Luftfahrt tätigen Unternehmen beschäftigt sind, eine sehr große Bedeutung. All diese Beschäftigten sollen nicht nur hinsichtlich ihres Fachgebietes, sondern auch ihres Bewusstseins für die Sicherheit geschult werden. Sie sollen die Sensibilität der Luftfahrtsicherheit verstehen, um auf mögliche verdächtige Beobachtungen in ihrem Umfeld sofort zu reagieren. Derartige Beobachtungen können betriebsfremde Personen sein, MitarbeiterInnen des eigenen Unternehmens oder Vorgänge, die außerhalb der betrieblichen Abläufe geschehen.

Schulungen der MitarbeiterInnen von reglementierten Beauftragten: Im Abstand von max. 5 Jahren oder bei Veränderungen durch EU-VO, behördliche Entscheidungen oder betriebliche Abläufe

Schulungen der Sicherheitsbeauftragten: BMVIT Kurs im Abstand von max. 5 Jahren

Einstellung von Personal

Die Sicherheitsbeauftragten der reglementierten Beauftragten haben sich einer Sicherheitsüberprüfung durch das Bundesamt für Verfassungsschutz und Terrorismusbekämpfung (BVT) zu unterziehen.

Die Sicherheitsüberprüfung ist **alle 5 Jahre beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** unter dieser Adresse zu beantragen: sylvia.moros@bmvit.gv.at

Einzureichende Unterlagen:

Sicherheitserklärung, Anlage A (Vertraulich)

Kopie des Reisepasses

siehe Online Formular für die Sicherheitsüberprüfung:

<https://www.formularservice.gv.at/site/fsrv/user/formular.aspx?pid=f8b09c3f4c074dc8a15bec6c2f444e8c&pn=Ba1fe7195150c4ecfaf9bee6475ff9308>

~~Beschäftigungsbezogene Überprüfung gemäß DVO (EU) 2015/1998, Punkt 11.1.4 des Anhangs~~

Achtung: Ab 01. August ist für neu eintretende MitarbeiterInnen die beschäftigungsbezogene Überprüfung nicht mehr anwendbar, sondern die Zuverlässigkeitsüberprüfung.

Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß 11.1.3 DVO 2015/1998

Neu eintretende MitarbeiterInnen von reglementierten Beauftragten haben folgende Punkte zu erfüllen:

- a) die Feststellung der Identität** der betreffenden Person anhand der zum Nachweis vorgelegten Papiere:
Name und Identitätsnachweis (Geburtsdatum)
- b) Prüfung der Strafregistereinträge** in allen Staaten des Wohnsitzes mindestens während der letzten 5 Jahre („Staat des Wohnsitzes“ bedeutet jedes Land, in dem die Person 6 Monate oder länger ununterbrochen wohnhaft war)
- c) Beschäftigungs-/Ausbildungszeiten**
Erfassung aller Beschäftigungs- und Ausbildungszeiten und jeglicher Lücken mindestens während der letzten 5 Jahre („Lücke“ bedeutet jede Unterbrechung von mehr als 28 Tagen)

Sonstige Einstellungserfordernisse:

- Schriftliche Bewerbung
- Einstellungsgespräch zur Prüfung und Bewertung der Fähigkeiten und Eignungen (für Durchführung von Sicherheitskontrollen, falls anwendbar), die Bewertung erfolgt gegebenenfalls vor Ende der Probezeit
- Einstellungsunterlagen sind für die Dauer der Einstellung vom Arbeitgeber aufzubewahren

Für Personen, die vor 01. August 2019 eine beschäftigungsbezogene Überprüfung absolviert haben, ist die Zuverlässigkeitsüberprüfung bis spätestens 30. Juni 2020 erforderlich.

ANHANG
Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

Auszug relevanter Teile:

Verbotene Gegenstände in der Luftfracht

Punkt 6.0.2. des Anhangs:

Als verbotene Gegenstände in Frachtsendungen gelten

- montierte Spreng- und Brandsätze, die nicht entsprechend den geltenden Sicherheitsvorschriften befördert werden.

ANLAGE 6-E der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998

TRANSPORTEURSERKLÄRUNG (MUSTER)

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und ihrer Durchführungsbestimmungen bestätige ich, dass bei Abholung, Beförderung, Lagerung und Zustellung der Luftfracht/Luftpost, die im Namen von [Name des reglementierten Beauftragten / Sicherheitskontrollen bei Fracht und Post durchführenden Luftfahrtunternehmens / bekannten Versenders / geschäftlichen Versenders] Sicherheitskontrollen unterzogen wurde, folgende Sicherheitsverfahren eingehalten werden:

- Alle Mitarbeiter, die diese Luftfracht/Luftpost befördern, haben eine allgemeine Schulung des Sicherheitsbewusstseins gemäß Nummer 11.2.7 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998 erhalten;
- Die Integrität aller Mitarbeiter, die eingestellt werden und Zugang zu dieser Luftfracht/Luftpost erhalten sollen, wird überprüft. Diese Prüfung umfasst zumindest eine Überprüfung der Identität

(möglichst anhand eines Personalausweises, Führerscheins oder Reisepasses mit Lichtbild) sowie eine Überprüfung des Lebenslaufs und/oder der vorgelegten Referenzen;

- Die Frachträume der Fahrzeuge werden versiegelt oder verschlossen, Fahrzeuge mit Planenabdeckung werden mit TIR-Seilen gesichert, die Ladeflächen von Pritschenfahrzeugen werden bei Beförderung von Luftfracht überwacht;
- Unmittelbar vor dem Beladen wird der Frachtraum durchsucht und die Integrität dieser Durchsuchung bleibt bis zum Abschluss des Beladens bestehen;
- Jeder Fahrer führt einen Personalausweis, Reisepass, Führerschein oder sonstiges Dokument mit Lichtbild mit sich, der/das von den nationalen Behörden ausgestellt oder anerkannt ist;
- Die Fahrer legen zwischen Abholung und Zustellung keinen außerplanmäßigen Halt ein. Ist dies unvermeidlich, kontrolliert der Fahrer bei seiner Rückkehr die Sicherheit der Ladung und die Unversehrtheit von Verschlüssen und/oder Siegeln. Stellt der Fahrer Anzeichen von Manipulation fest, unterrichtet er seinen Vorgesetzten und die Luftfracht/Luftpost wird nur mit entsprechender Mitteilung zugestellt;
- Die Beförderung wird nicht als Unterauftrag an Dritte vergeben, es sei denn, der Dritte
 - a) verfügt über eine Transporteursvereinbarung mit dem reglementierten Beauftragten, dem bekannten Versender oder geschäftlichen Versender, der für die Beförderung zuständig ist [oben genannter Name] oder
 - b) wurde von der zuständigen Behörde zugelassen oder zertifiziert oder
 - c) verfügt über eine Transporteursvereinbarung mit dem unterzeichneten Transporteur, in der festgelegt ist, dass der Dritte die Beförderung nicht als Unterauftrag weiter vergibt und die in dieser Erklärung aufgeführten Sicherheitsverfahren einhält. Der unterzeichnete Transporteur trägt die volle Verantwortung für die Beförderung im Namen des reglementierten Beauftragten, bekannten Senders oder geschäftlichen Senders und
- es werden keine sonstigen Dienstleistungen (z. B. Lagerung) als Unterauftrag an andere Parteien vergeben als reglementierte Beauftragte oder Stellen, die von der zuständigen Behörde für die Erbringung dieser Dienstleistungen zertifiziert oder zugelassen

und in eine Liste aufgenommen wurden.

Ich übernehme die volle Verantwortung für diese Erklärung.

Diese Erklärung behält ihre Gültigkeit für 3 Jahre ab Unterzeichnung.

Name:

Stellung im Unternehmen:

Name und Anschrift des Unternehmens:

Datum:

Unterschrift:

Kontrollfragen für Personal von reglementierten Beauftragten von Luftfracht:

1) Welche Verantwortung trägt der/die Sicherheitsbeauftragte?

Antwort: Einhaltung der Maßnahmen des Sicherheitsprogramms und Einhaltung der Sicherheitskontrollen, regelmäßige Schulungen der MitarbeiterInnen, Durchführung der internen Qualitätskontrolle

2) Wie ist der Schutz der Luftfracht in einem Lager zu gewährleisten?

Antwort: Durch aufmerksame Personen bzw. Personal, Schließsysteme bzw. Überwachungsmaßnahmen

3) Wie wird der Status eines bekannten Versenders geprüft?

Antwort: In der EU Datenbank für die Sicherheit der Lieferkette

4) Welche Voraussetzungen hat ein zu beauftragendes Transportunternehmen zu erfüllen?

Antwort: Schulungen der Fahrer und Unterzeichnung der Transporteurserklärung

- 5) Kann ein reglementierter Beauftragter Sicherheitskontrollen an einen anderen reglementierten Beauftragten übertragen und was gilt für die Eintragungen im Beförderungspapier (Air Waybill)?
Antwort: Ja, sofern Eintragungen im Beförderungspapier gemacht werden, ist die jeweilige alphanummerische Kennung des reglementierten Beauftragten einzutragen
- 6) Was ist mit beschädigten Luftfrachtsendungen zu machen, die entweder in leichter Form vorliegen (Delle in einem Fass) oder in Form eines Lochs in der Verpackung, größer als ein Golfball?
*Antwort: Leichte Beschädigung: Screening,
Loch in der Verpackung: Einstufung als Luftfracht mit hohem Risiko und entsprechendes Screening*
- 7) In welchem Intervall sind die MitarbeiterInnen eines reglementierten Beauftragten zu schulen?
Antwort: Im Abstand von max. 5 Jahren oder bei Veränderungen durch EU-VO, behördliche Entscheidungen oder betriebliche Abläufe
- 8) Wie wird ein Unternehmen ein bekannter Versender? Was sind die Vorteile eines bekannten Versenders?
Antwort: Validierung durch die unabhängige Validierungsstelle. Luftfracht von bekannten Versender kann ohne Screening auf ein Luftfahrzeug geladen werden.

Kontrollfragen für Personal von beauftragten Transportunternehmen, die Luftfracht befördern:

- 1) Wie ist der Schutz der Luftfracht in einem Fahrzeug zu gewährleisten?

Antwort: verschlossenes oder versiegeltes Fahrzeug, manipulationssichere Behältnisse der Luftfracht oder durch Personenbewachung

- 2) Darf die Luftfracht auf einer Verloaderampe ohne Bewachung gelassen werden?

Antwort: Nein

- 3) Welche Erklärung haben Transportunternehmen zu unterzeichnen, die Luftfracht für einen reglementierten Beauftragten oder ein Luftfahrtunternehmen befördern?

Antwort: Transporteurserklärung aus dem Anhang 6-E der EU-VO

- 4) Wie ist Schutz der Luftfracht in einem Lager zu gewährleisten?

Antwort: Durch aufmerksame Personen bzw. Personal, Schließsysteme bzw. Überwachungsmaßnahmen

- 5) Was müssen die Fahrer der beauftragten Transportunternehmen vorweisen, wenn sie die Luftfracht an einen reglementierten Beauftragten übergeben:

Antwort: Führerschein, Begleitpapiere der Luftfrachtsendung sowie die Transporteurserklärung aus der Anlage 6-E (in Kopie)