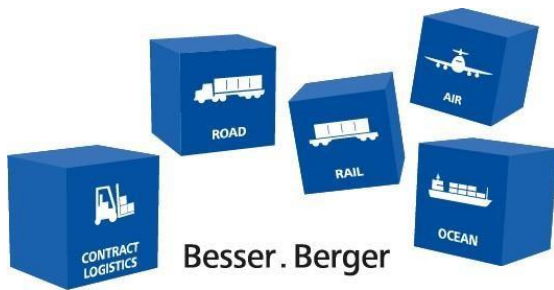


Berger Logistik GmbH
Februar 2022

Luftfracht- Sicherheits programm

gemäß
Durchführungsverordnung (EU)
2015/1998 und
Durchführungsbeschluss C
2015/8005

Stefan Dachauer



INHALTSVERZEICHNIS

1. Organisation und Verantwortlichkeiten des reglementierten Beauftragten
2. Luftfracht von Auftragserteilung bis zur physischen Annahme der Luftfracht beim reglementierten Beauftragten und Beförderung zum Flughafen
3. Luftfracht-Annahme
4. Screening von Luftfracht
5. Luftfracht mit hohem Risiko (SHR)
6. Dokumentation der Sicherheitskontrollen und Sicherheitserklärungen
7. Schutz der Luftfrachtsendungen
8. Dokumentation der Begleitpapiere
9. Personalaufnahme und Schulung der Mitarbeiter
10. Transport von Luftfracht auf dem Landweg
11. Geschäftliche Versender für die ausschließliche Beförderung in Nurfrachtflugzeugen
12. Notfallverfahren
13. Cyber Security
14. Interne Qualitätskontrolle und Vorfalldokumentation

Annex A

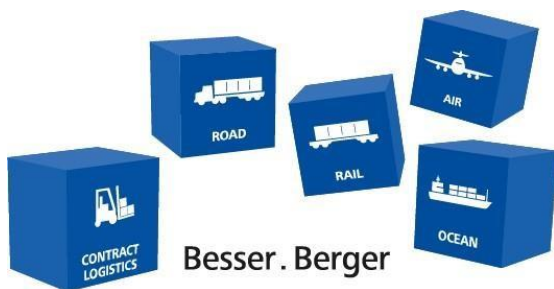
Screening Prozedur bei „Virgin Atlantic“ (VS)

Annex B

Notifikation an die Europäische Kommission („alternative ETD Kontrolle“)

Annex C

Ergänzung der Entscheidung (Ausnahmeregelungen)



SICHERHEITSPROGRAMM

gemäß Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 und Durchführungsbeschluss (C) 2015/8005

Hinweis:

Da die Prozesse in beiden unten genannten Niederlassungen ident sind (kein eigenes Lager, gleiches Transport-Management-System), gilt das Sicherheitsprogramm für beide Luftfracht-Betriebsstandorte.

1. Organisation und Verantwortlichkeiten

1.1. Name und Hauptsitz des Unternehmens:

Berger Logistik GmbH
Bahnhofplatz 1
AT-6300 Wörgl
UID-Nr.: ATU62611338

1.2. Handelsbezeichnung:

Transportunternehmen/Spedition

1.3. Luftfracht Betriebsstandorte:

Berger Logistik GmbH
Am Concorde Business Park 1/E2/10
AT-2320 Schwechat / VIE
AT/RA/00099-01

Berger Logistik GmbH
Kalsdorfer 12
AT-8072 Fernitz-Mellach bei Graz
AT/RA/00099-02

1.4. Anzahl der Beschäftigten pro Standort:

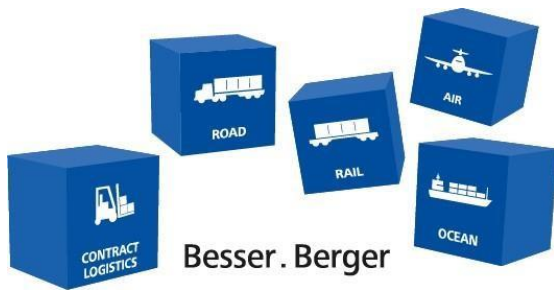
Schwechat VIE 8
Fernitz-Mellach GRZ 10

1.5. Sicherheitsbeauftragter des Unternehmens:

Standort	Name	Funktion	Tel-Nr.	e-mail	Datum der Sicherheitsüberprüfung
VIE	Dachauer Stefan	Teamleiter AIR	+436646193081	s.dachauer@bergerlogistik.com	24.11.2016

Vertretung und Zuständigkeit für den jeweiligen Standort:

Standort	Name	Funktion	Tel-Nr.	e-mail	Datum der Sicherheitsüberprüfung
GRZ	Michael Gartlgruber	Teamcoach AIR Export GRZ	+43664604214423	m.gartlgruber@bergerlogistik.com	Zuverlässigkeitsüberprüfung 09.11.2020



1.6. Überprüfung des Sicherheitsbeauftragten, der verantwortlichen Person und der Mitarbeiter: Die für die Überprüfung relevanten Dokumente liegen in der Personalabteilung auf. Die Durchführung der Überprüfung ist im Intranet-Wiki dokumentiert. Für den Sicherheitsbeauftragten wurde eine Sicherheitsüberprüfung durchgeführt. Die verantwortliche Person wurde einer „erweiterten“, die restlichen Mitarbeiter wurden einer „normalen“ Zuverlässigkeitsüberprüfung unterzogen.

2. Luftfracht von Auftragserteilung bis zur physischen Annahme der Luftfracht beim reglementierten Beauftragten und Beförderung zum Flughafen

Auftragserteilung:

Die Auftragserteilung erfolgt meistens schriftlich vom Kunden. Teilt uns der Kunde mit, dass er BV ist, wird dies in der EU-Datenbank überprüft und im Transportmanagement-System (TMS) archiviert.

Gefahrgut:

Ist eine Ware als DGR-Sendung einzustufen, wird die Sendung von einem der beiden Gefahrgutbeauftragten abgewickelt. Diese sind:

Standort	Name	Funktion	Tel-Nr.	E-mail
VIE	Dachauer Stefan	NL Leiter Schwechat	+436646193081	s.dachauer@berger-logistik.com
GRZ	Kratzer Birgit	Teamcoach AIR	+433135544904423	m.gartlgruber@berger-logistik.com

Transport der Luftfracht und Beauftragung eines Transportunternehmens:

Das Transportunternehmen wird von uns beauftragt, die Sendung abzuholen und diese in das Lager unseres nominierten RegB an den jeweiligen Flughäfen zu überbringen. Handelt es sich um sichere Fracht eines BV, dann wird nur ein Transportunternehmen eingesetzt welches die Transporteurserklärung gemäß Anlage 6-E des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 unterzeichnet hat. Anderenfalls ist die Sendung nach der Anlieferung einer Sicherheitskontrolle zu unterziehen.

Beauftragung der Airline (Carrier):

Die Sendung wird bei der Airline gebucht und die Flugdaten werden an den Kunden weitergeleitet.

Eintragung des Auftrages, Air Waybill:

Der Auftrag wird im System erfasst, der Air Waybill erstellt und dem Kunden weitergeleitet.

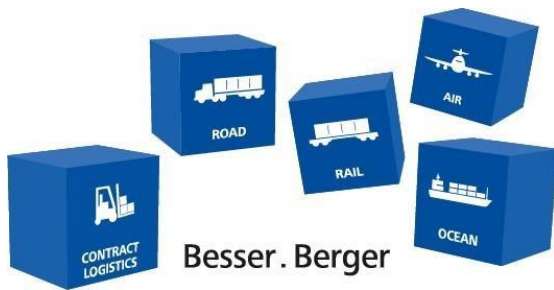
Abwicklung der Übernahme der Luftfracht:

An allen Standorten (Schwechat, Farnitz-Mellach) bewirtschaften wir kein eigenes Lager. Für diese Tätigkeit wird ein RegB am jeweiligen Flughafen herangezogen.

Papiere werden durch unsere dafür bestimmten Luftfracht-Mitarbeiter erstellt und dem RegB überbracht. Dieser versieht die Sendung mit den korrekten Labels und übergibt die Sendung an die Airline.

Lager beim beauftragten RegB

Die Ware kommt physisch im Lager unseres nominierten RegB an und wird wie folgt kontrolliert:



- Verpackungskontrolle: Stimmt die Ware mit der avisierten Sendung überein (Check Markierung)
- Dokumentenkontrolle: Stimmen die Dokumente mit der avisierten Sendung überein
- Dimensionen/Gewicht: Stimmen Masse und Gewichte mit der avisierten Sendung überein
- Screening: Anwenden einer Screening-Methode (gem. S. 7 und 8) bzw. bei einer Sendung eines BV bzw. GV Sendung vor unbefugten Eingriffen bis zur Übergabe an die Luftfahrtgesellschaft schützen.

Anschließend wird die Ware mit den korrekten Labels versehen und durch den RegB an die Airline übergeben.

HINWEIS:

Wird eine notwendige Sicherheitskontrolle durch die Airline in Auftrag gegeben, so wird die Sendung ohne vorheriges Screening an das von der Airline beauftragte Transportunternehmen übergeben. Beispiel: Virgin Atlantic; die Sendungen werden ausschließlich per RFS (Flugersatzverkehr) zum Abflughafen in London gebracht, und dort der Sicherheitskontrolle unterzogen. Siehe Annex A.

3. Luftfracht-Annahme

Unser Unternehmen stellt sicher, dass Sendungen, die von anderen reglementierten Beauftragten, bekannten Versendern oder Geschäftlichen Versendern 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, gescreent bzw. einer Durchsuchung unterzogen werden. Beschädigte Sendungen können auch an den Versender zurückgewiesen werden.

Liegt eine Beschädigung derart vor, dass ein verbotener Gegenstand hätte eingebracht werden können (z. B. Loch in Golfballgröße), liegt Luftfracht mit hohem Risiko vor und es muss ein entsprechendes Screening vorgenommen werden.

Die anliefernde Person von Sendungen muss ein amtliches Personaldokument (Führerschein oder ähnliches) vorweisen. Davon kann abgesehen werden, wenn diese Person der übernehmenden Person des eigenen Unternehmens mittlerweile persönlich bekannt ist und eine Führerscheinkopie angelegt wurde.

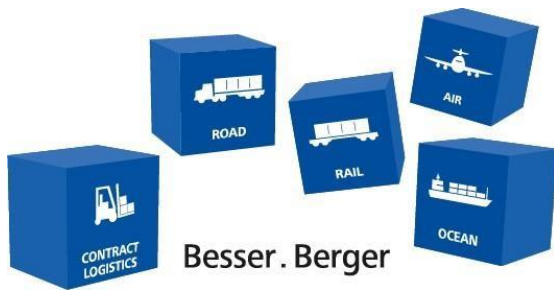
Fahrer von Transportunternehmen, die Ladetätigkeiten ausüben, machen dies im Beisein eines Mitarbeiters des reglementierten Beauftragten.

Die Überprüfung der Identität der anliefernden Person ist in jedem Fall notwendig und erforderlich, auch wenn die Sendung noch gescreent wird.

Die Durchsicht der Frachtpapiere muss eindeutig ergeben, dass die anliefernde Person im Namen des Versenders oder eines anderen reglementierten Beauftragten handelt.

Sofern einer der nachfolgenden Punkte a), b) oder c) vorliegt, ist kein Screening erforderlich (also Übernahme vom bekannten Versender, oder reglementierten Beauftragten, bei Anwendung der vorgesehenen Sicherheitskontrollen):

- Bei Übernahme von Sendungen von einem bekannten Versender, die Sicherheitskontrollen unterzogen wurden, wird die Herkunft der Sendung nach folgendem Verfahren überprüft:
 - Air Waybill oder Begleitdokumente bzw. CMR sowie



- EU Luftfrachtdatenbank: bekannte Versender werden zumindest einmal pro Tag geprüft, ob sie in der EU-Datenbank als bekannte Versender ausgewiesen sind.

b) Bei Übernahme von Sendungen von einem reglementierten Beauftragten wird folgendes überprüft:

- Dokumentation oder Frachtpapiere, AWB oder separate Erklärung - EU Luftfrachtdatenbank

Bei der Übernahme von Luftfrachtsendungen kann „SPX“, „SCO“ oder „SHR“ bereits eingetragen sein oder nicht. Sollte es nicht eingetragen sein, wird der Sicherheitsstatus vom eigenen Unternehmen nach erfolgten Sicherheitskontrollen eingetragen (siehe Punkt 5.).

Wenn „SPX“, „SCO“ oder „SHR“ bereits eingetragen ist, sind folgende Eintragungen zu überprüfen:

- 1) **Alphanumerische Kennung** des reglementierten Beauftragten (AT/RA) vom BMK im Genehmigungsbescheid vergeben
- 2) **Transaktionskennung der Sendung** (Nummer des Air Waybill oder Validierungsnummer der EU Luftfrachtdatenbank)
- 3) **Inhalt der Sendung**
- 4) **Sicherheitsstatus der Sendung** (Erteilung nach dem Screening bzw. Feststellung, ob es sich um einen bekannten Versender handelt, also nach Erlangen des Sicherheitsstatus):

„SPX“ (d.h. sicher für Passagierflugzeuge und Nurfrachtflugzeuge) oder
„SCO“ (d.h. sicher ausschließlich für Nurfrachtflugzeuge) oder
„SHR“ (d.h. Luftfracht mit hohem Risiko)

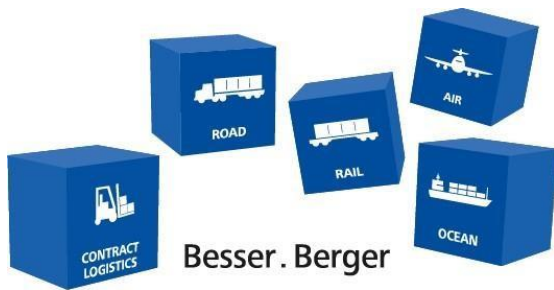
Begründung des Sicherheitsstatus:

Bekannter Versender: „KC“
Geschäftlicher Versender: „AC“

Fracht-Sendung wurde von einem reglementierten Beauftragten ausgewählt: „RA“
Dieses Verfahren ist zulässig, falls die Auswahl der Luftfracht, die von einem nicht bekannten Versender stammt, in alleiniger Verantwortung des reglementierten Beauftragten erfolgt und nicht als per Luftfracht zu befördernde Sendung identifizierbar gelagert wurde. In die Auswahl der Luftfracht-Sendung dürfen weder Personen des Versenders oder anderer Unternehmen eingreifen.

Für dieses Verfahren werden bestimmte Personen des reglementierten Beauftragten nominiert und dafür geschult.

Dieses Verfahren gilt als „große Änderung“ und ist 15 Arbeitstage vor der geplanten Einführung/Umsetzung dem BMK zu melden.



Unbekannter Versender:

Angabe über die Sicherheitskontrolle der Sendung:

Durchsuchungsmethode, z.B.: X-Ray oder ETD (Sprengstoffspurendetektor)

falls eine Ausnahme vom Screening angewendet wird:

Angabe des Grundes der Ausnahme:

- (a) zeitkritische Sendung lebensrettender Materialien (LFSM),
- (b) biomedizinische Proben (BIOM),
- (c) Kernmaterial (NUCL),
- (d) Sendungen, die einzeln sowohl weniger als 6mm dick sind als auch weniger als 250g Gesamtgewicht haben, sowie konsolidierte Sendungen, die ausschließlich aus solchen Sendungen bestehen (SMUS),
- (e) Transferfracht und Transferpost (TRNS),
- (f) Diplomatenpost (DIPL),
- (g) Postsendungen gemäß Nummer 6.2.3 Buchstabe a (MAIL),
- (h) sonstige Ausnahmen gemäß Nummer 6.2.3 Buchstaben b und c mit Angabe der Art der Ausnahme

Person oder Kürzel der Person, die den Sicherheitsstatus gibt

Datum und Zeitangabe dieser Vergabe

Die einzelnen Kürzel der Personen sind im Sicherheitsprogramm den Personen zuzuordnen.

Folgende Angaben können auf den Begleitpapieren entfallen, sofern sie für die Dauer des Fluges oder zumindest 24 Stunden aufbewahrt werden:

Person oder Kürzel der Person, die den Sicherheitsstatus gibt

Datum und Zeitangabe dieser Vergabe

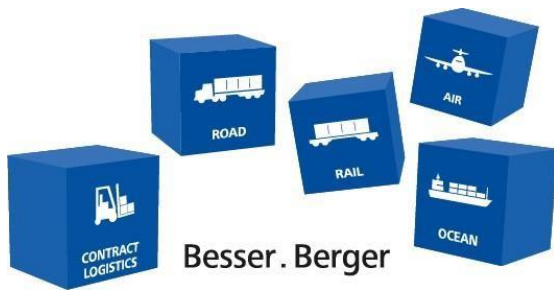
c) Bei Übernahme von Sendungen von einem Geschäftlicher Versender:

Dieses Verfahren ist bis 30. Juni 2021 zulässig und nur bei Geschäftlichen Versendern, welche vor dem 01. Juni 2017 anerkannt wurden. Mit Stand Juni 2017 wurden keine derartigen Versender von Berger Logistik anerkannt, somit ist diese Verfahren obsolet.

4. Screening von Luftfracht:

4.1. Ausnahmen vom Screening:

Unser Unternehmen gewährleistet, dass alle Sendungen gescreent werden, bevor sie auf ein Luftfahrzeug geladen werden, es sei denn:



Besser . Berger

- (a) die Sendung wurde von einem anderen reglementierten Beauftragten einer Sicherheitskontrolle unterzogen und entsprechend dokumentiert sowie 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) Es handelt sich um zeitsensible Sendungen lebensrettender Materialien, sofern der Versender verlässlich und die Sendung ordnungsgemäß dokumentiert ist.
- (d) Es liegen biomedizinische Proben vor, die bei einer möglichen Durchsuchung zerstört werden, sofern der Versender verlässlich und die Sendung ordnungsgemäß dokumentiert ist.
- (e) es handelt sich um besonderes Kernmaterial, sofern es gemäß dem Übereinkommen über den physischen Schutz von Kernmaterial, unterzeichnet am 3. März 1980 in Wien und New York, geschützt wird.
- (f) es liegen Sendungen mit einer maximalen Dicke von 6 Millimetern und einer maximalen Masse von 250 Gramm vor.
- (g) es handelt sich um Transferfracht, die auf dem Luftweg angekommen ist und stets vor unbefugten Eingriffen geschützt wurde, außer:
 - es gibt spezifische Informationen für bestimmte Sendungen oder
 - es erfolgte eine Umladung von einem Nurfracht- auf ein Passagierflugzeug
 - Sendungen im Transfer und Transit, deren Begleitdokumente nicht den Anforderungen der DVO 2015/1998 entsprechen (siehe Seite 19 f. der behördlichen Entscheidung gemäß § 4 (1) Luftfahrtsicherheitsgesetz 2011 vom 25.06.2019)

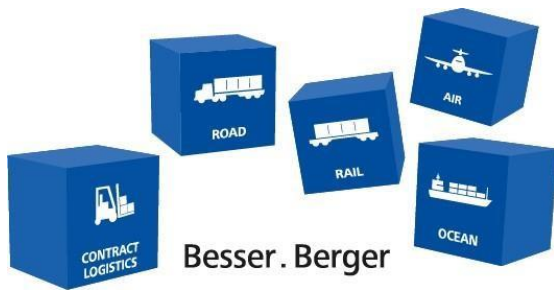
Verlässliche Quellen:

Medizinische oder wohltätige Organisationen gelten als verlässliche Quellen, wenn folgende Angaben vorliegen: Anschrift, Art der Geschäftstätigkeit, Kontaktangaben zur verantwortlichen Person für den Versand, Umsatzsteuer-Identifikationsnummer (UID)

4.2. Übernahme der Luftfracht, Prüfung des Zustands der Sendung:

Unser Unternehmen stellt sicher, dass Sendungen, die von anderen reglementierten Beauftragten, bekannten Versendern oder Geschäftlicher Versendern 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, gescreent bzw. einer Durchsuchung unterzogen werden.

Liegt eine **Beschädigung** derart vor, dass ein verbotener Gegenstand hätte eingebracht werden können, liegt Luftfracht mit hohem Risiko vor und es muss ein entsprechendes **Screening** vorgenommen werden **oder die Sendung wird an den Versender zurückgegeben** (siehe Punkt 5)



4.3. Kontrollen (Screening):

Bei der Kontrolle von Fracht gemäß Abschnitt 6.2.1(b) des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/1998 wird sichergestellt, dass

- (a) vom BMK zugelassene Unternehmen (reglementierte Beauftragte) tätig sind, oder (b) die verwendeten Geräte und Screener vom BMK zugelassen wurden.

Luftfracht wird mindestens durch eines der folgenden Kontrollmittel oder –verfahren kontrolliert:

- Durchsuchung von Hand (PHS)
 - Röntgengeräte (XRY)
 - Sprengstoffspürhunde (EDD)
 - Sprengstoff-Spurendetektoren (ETD)
 - Sichtkontrolle (VCK)
 - alternative ETD Kontrolle (AOM/ETD)
- (Sprengstoffspürhunde, nur für Level 2 sowie besonders sperrige Sendungen)

Zumindest ein dreistufiges Verfahren zur Erkennung verbotener Gegenstände wird angewandt, wobei die im Level 1 verdächtig erscheinenden Sendungen der Level 2 Kontrolle zugeführt werden.

Die Sicherheitsbehörde 1. Instanz wird bei Vorliegen eines Verdachts nach Level 2 auf verbotene Gegenstände in Kenntnis gesetzt.

Verbotene Gegenstände in der Luftfracht/Luftpost:

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

Der Screeningzeitpunkt ist vom Unternehmen, das das Screening durchführt, für interne Zwecke aufzuzeichnen.

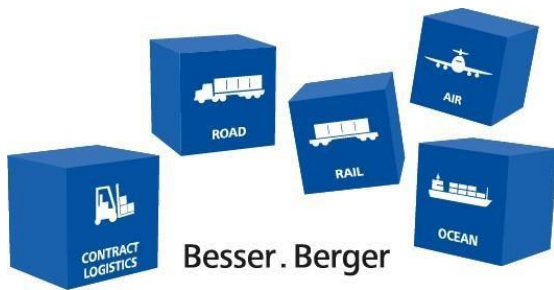
Personen, die Durchsuchungen der Luftfracht durchführen, sind nach erfolgter Ausbildung durch das BMK zu zertifizieren.

- 4.4. Folgende Durchsuchungsmethoden wurden von unserem Unternehmen an zugelassene Stellen für derartige Tätigkeiten ausgelagert: z.B. *Anwendung von:*
- Röntgengeräten
 - Sprengstoffspurendetektoren
 - Sprengstoffspürhunde

Beauftragte Unternehmen für die Durchsuchung der Fracht:

VIE: VIAS und Swissport

GRZ: Swissport



Besser . Berger

Screening-Methoden

(A) Sichtkontrolle

Die Sichtkontrolle umfasst eine gründliche visuelle Kontrolle der Sendung und ist nur zulässig

- (a) in Verbindung mit anderen Verfahren, oder
- (b) falls alle Teile der Sendung mit oder ohne Hilfsmittel tatsächlich gesehen werden können, oder
- (c) für lebende Tiere.

(B) Händische Durchsuchung

Die händische Durchsuchung umfasst eine gründliche manuelle Kontrolle der Sendung, einschließlich des gesamten Inhalts.

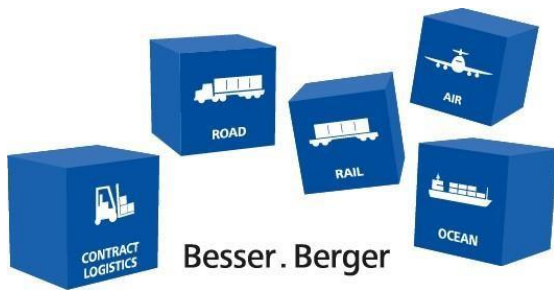
Die Sichtkontrolle in Verbindung mit der händischen Kontrolle wird nur im Level 1 z.B. für Dokumentensendungen durchgeführt.

(C) Röntgengeräte bzw. EDS-Geräte

- (1) Mit Single-View-Röntgengeräten kontrollierte Sendungen von derselben Kontrollperson aus mindestens zwei verschiedenen, mindestens 60° und höchstens 90° auseinanderliegenden Winkeln zu kontrollieren, wenn die von dem Röntgenstrahl zu durchdringende Tiefe der Sendung mehr als 130 cm beträgt.
- (2) Sendungen, bei denen die Kontrollperson auch nach der Kontrolle aus zwei verschiedenen Winkeln nicht hinreichend sicherstellen kann, dass sie keine verbotenen Gegenstände enthalten, sind entweder zurückzuweisen oder durch ein anderes geeignetes Mittel oder Verfahren zu kontrollieren.

(D) Sprengstoffspurendetektoren

- (1) Die Kontrolle mit Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräte) umfasst die Analyse von Partikel- oder Dampfproben, die sowohl von der Innen- wie auch der Außenseite der Sendung sowie von ihrem Inhalt genommen werden.
- (2) Partikel- und Dampfproben werden mindestens in folgenden Bereichen genommen:
 - (a) Kartoninnen- und außenkanten, auch unter etwaigen Schutzhüllen;
 - (b) mindestens zwei Außenflächen, auch unter etwaigen Schutzhüllen, (c) alle Bereiche, die der manuellen Handhabung oder dem Anheben dienen; (d) alle Bereiche, die Anzeichen von Manipulation aufweisen.
- (3) Die „alternative ETD Kontrolle“ ist gemäß Notifikation an die Europäische Kommission im Bedarfsfall anwendbar. Siehe Annex B dieses Sicherheitsprogramms.



Besser . Berger

€ Metalldetektoren

Metalldetektoren (MDE-Geräte) sind nur zur Kontrolle von Fracht- und Postsendungen einzusetzen, bei denen normalerweise keine Metallteile zu erwarten sind.

Ad-hoc-Flüge und Diplomatenpost werden gemäß Entscheidung des BMK durchgeführt.
Siehe Annex C dieses Sicherheitsprogramms.

5. Luftfracht mit hohem Risiko:

Als Fracht mit hohem Risiko (HRCM) werden Sendungen eingestuft, die

- (a) aus einem in Anlage 6-I aufgeführtem Drittland (siehe Anlage 6-I) ankommen, oder
- (b) Anzeichen erheblicher Manipulation in einem Maße aufweisen, dass das Einbringen eines verbotenen Gegenstandes ermöglicht hätte, oder anderweitig verdächtig sind, oder
- (c) von der zuständigen Behörde, einer Strafverfolgungs-/Vollzugsbehörde oder einem Nachrichtendienst als Luftsicherheitsrisiko gemeldet wurden.

Die Liste der roten Länder ist im eingeschränkten Bereich der Homepage des BMK ([https://goverdrive.portal.at/index.php/s/JgssWrrPK9D2DYJ?path=%2FKommissionsbeschl%C3%BCsse%20\(EU\)](https://goverdrive.portal.at/index.php/s/JgssWrrPK9D2DYJ?path=%2FKommissionsbeschl%C3%BCsse%20(EU))) / Beschluss C (2017) 3030, Anlage 6-I in der aktuellsten Änderung) einzusehen.

Screening–Verfahren für Luftfracht mit hohem Risiko:

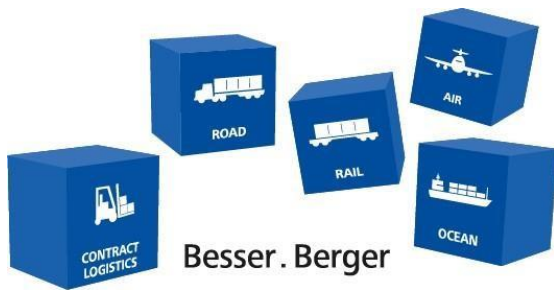
- i. Sprengstoffdetektoren (EDS-Geräte); oder
- ii. eine Kombination von zwei oder mehrerer Kontrollverfahren, davon jedenfalls
 - a) Sprengstoff-Spürhunde oder
 - b) Sprengstoffspurendetektoren (ETD-Geräte)

zusätzlich eine der folgenden Möglichkeiten:

Sichtkontrolle
händische Durchsuchung
Röntgengeräte bzw. EDS-Geräte
Metalldetektoren

- iii. für Fracht und Post unter 500 g, falls nicht gemäß Nummer 4. 1. (Seite 7) freigestellt, Dual-View- oder Single-View-Röntgengeräte, sofern jedes Stück von derselben Kontrollperson aus mindestens zwei verschiedenen, mindestens 60° und höchstens 90° auseinanderliegenden Winkeln kontrolliert wird.

Die angewandten Sicherheitsverfahren müssen einem Standard entsprechen, durch den hinreichend sichergestellt ist, dass in der Sendung keine verbotenen Gegenstände versteckt sind. Kann die Kontrollperson nicht mit ausreichender Sicherheit feststellen, dass die Sendung keine verbotenen



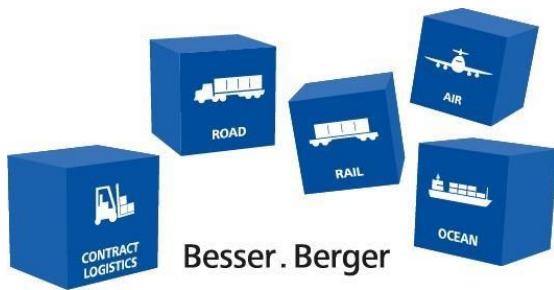
Gegenstände enthält, ist die Sendung zurückzuweisen oder bis zu einem zufriedenstellenden Ergebnis erneut zu kontrollieren.

6. Dokumentation der Sicherheitskontrollen und Sicherheitserklärungen:

- 6.1. Eine Dokumentation über die erfolgten Sicherheitskontrollen ist anzulegen. Organen der Sicherheitsbehörden, der Qualitätskontrolle, zugelassener Audits des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie oder Inspektoren der Europäischen Kommission sind diese Materialien vorzuweisen.
- 6.2. Ebenso werden die Erklärungen der beauftragten Transportunternehmen im Original in unserem Unternehmen aufbewahrt. Die Erklärungen gelten drei Jahre.

7. Schutz der Luftfrachtsendungen:

- 7.1. Nach Durchführung der Durchsuchung (Screening) bzw. bei Sendungen von bekannten oder geschäftlichen Versendern 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.
- 7.2. Unser Unternehmen stellt sicher, dass Zugangskontrollen für den Bereich des Unternehmens angewandt werden, wo Luftfrachtsendungen gelagert, umgeschlagen oder transportiert werden sowie Tätigkeiten ausgeführt werden, die mit Luftfracht zu tun haben (z.B. Dokumentenhandling)
- 7.3. Methoden der Zugangskontrolle:
 - Schließsysteme, Türen und Zäune
 - Kameras und Monitoring
 - Personelle Überwachung
- 7.4. Unser Unternehmen gewährleistet den Schutz der Luftfrachtsendungen durch folgende Mittel:
 - (a) Verpackung ist derart, dass keine verbotenen Gegenstände eingebracht werden können, ohne die Verpackung zu verletzen oder zu beschädigen (manipulationssichere Verpackung). Manipulationssicherheit durch:
 - Nummerierte Siegel
 - Sicherheitsbänder
 - Besondere Stempel
 - Klebeband plus verschlossene Kartons
 - (b) Lagerung der Luftfrachtsendungen in Räumlichkeiten, zu denen nur befugtes Personal unseres Unternehmens oder anderer reglementierter Beauftragter Zutritt haben
 - (c) Monitoring der Lagerung
 - (d) Verschließen der Transporteinheiten bzw. der Fahrzeuge (Schließsysteme oder Siegel)



7.5. Unser Unternehmen hat für Lagertätigkeiten die Firma Cargo Clearing Service GmbH beauftragt.

8. Dokumentation der Begleitpapiere

Unser Unternehmen gewährleistet, dass Sendungen mit folgenden Begleitinformationen, entweder auf dem Air Waybill oder in einer separaten Erklärung versehen werden: **siehe Punkt 3 auf S. 4-6.**

Sofern unser Unternehmen Sicherheitskontrollen durchführt, ist an den dafür vorgesehenen Begleitpapieren (Air Waybill) die alphanummerische Kennung unseres Unternehmens einzutragen. Wenn von unserem Unternehmen nicht alle Eintragungen gemäß Punkt 4. dieses Sicherheitsprogramms gemacht werden, ist dies von einem anderen reglementierten Beauftragten zu gewährleisten.

Die vom unserem Unternehmen verwendeten Namenskürzel für alle Personen, die in den Begleitdokumenten angeführt werden, sind ebenso anzugeben:

Nachname/Vorname	Namenskürzel	Standort
01. CHEN Bin	CHEBI	VIE
02. DACHAUER Stefan	DACST	VIE
03. DERLER Kerstin	DERKE	GRZ
04. ERLACHER Karin	ERLKA	GRZ
05. ERLACHER Raimund	ERLRA	GRZ
06. GARTLGRUBER Michael	GARMI	GRZ
07. BORN Lilliane	BORLI	VIE
08. GOLDSCHMIDT Nina	REINI	VIE
09. BRANDSTETTER Isabella	BRAIS	VIE
10. SCHOLZ Philipp	SCHPI	VIE
11. AGGÜN Mihriban	AGGMI	VIE
12. BRITZ Daniel	BRIDA	GRZ
13. MAIER Marco	MAIMA	GRZ
14. GRADISCHNIG Lukas	GRALU	GRZ
15. KLOBASA Nadine	KLONA	GRZ
16. HADRBOLETZ Fritz	HADFR	VIE
17. TSCHEPPE Denise	TSCDE	GRZ
18. SCHMIDT Selina	SCHSE	GRZ

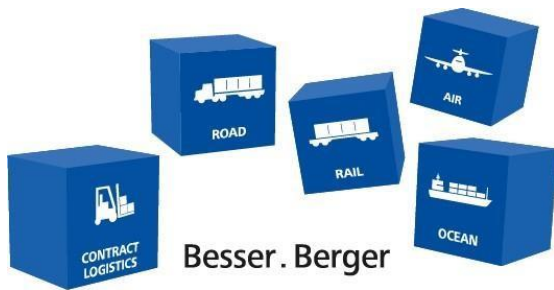
9. Personalaufnahme und Schulung der Mitarbeiter

- (a) Annahme, Bearbeitung und Handhabung der Fracht erfolgt durch ordnungsgemäß rekrutiertes und ausgebildetes Personal. Dieses Personal durchläuft bei Beginn des Arbeitsverhältnisses eine Zuverlässigkeitsüberprüfung gem. 11.1.3 der Verordnung (EU)2015/1998 (siehe Homepage des BMK

<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/sicherheit/pruefung/beschaefigungsbezogen.html>

-> das detaillierte Verfahren ist der BMK-Homepage zu entnehmen

<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/sicherheit/rbeauftragter.html>



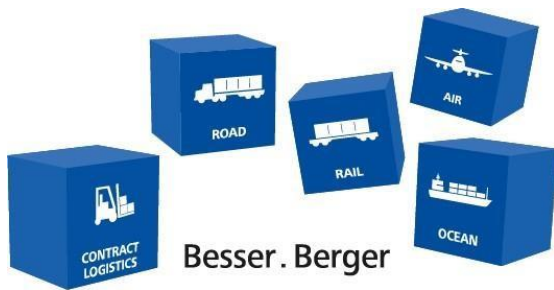
Gemäß 11.1.7. der Durchführungsverordnung (EU) 2017/815 sind neue MitarbeiterInnen auf ihre Aufgaben hinzuweisen und zu prüfen, ob sie dafür geeignet sind. Die Einstellungsunterlagen sind für die Dauer der Beschäftigung im Unternehmen aufzubewahren.

- (b) Dieses Personal erhält eine Bewusstseinsschulung gemäß 11.2.3.9 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998, um sie auf die allgemeine Bedeutung der Luftfahrtsecurity hinzuweisen und um eine robuste und belastbare Sicherheitskultur am Arbeitsplatz zu ermöglichen und nachzuverfolgen. Des Weiteren werden sie in jenen Punkten der Luftfrachtsecurity geschult, die für sie relevant sind (siehe Unterlagen des Cargo Security Kurses des BMK). Es werden jährlich Auffrischungen mit Testfragen intern durchgeführt.
- (c) Eine Dokumentation über die durchgeführten Schulungen und TeilnehmerInnen wird angelegt. Die Mitarbeiter bestätigen die erhaltene Schulung.
Intervall der Auffrischungsschulung: zumindest alle 5 Jahre sowie bei Änderung der durchzuführenden Sicherheitskontrollen bzw. wenn die MitarbeiterInnen mehr als 6 Monate diese Sicherheitskontrollen nicht ausgeübt haben.
- (d) Der Sicherheitsbeauftragte und die verantwortliche Person absolvieren den Cargo Security Kurs des BMK und nach 5 Jahren eine Auffrischungsschulung. Eine Sicherheitsüberprüfung des Sicherheitsbeauftragten wird beim BVT unmittelbar nach Unterfertigung der Verpflichtungserklärung für den jeweiligen Betriebsstandort bzw. nach dessen Nominierung beantragt, gemäß Homepage des BMK.
Die Sicherheitsüberprüfung ist ebenso alle 5 Jahre zu wiederholen.
Die verantwortliche Person wird (jährlich) einer erweiterten Zuverlässigkeitsüberprüfung unterzogen.
- (e) Die normalen Zuverlässigkeitsüberprüfungen sind alle drei Jahre durchzuführen.

10. Transport von Luftfracht auf dem Landweg

(Nur bei Luftfracht anzuwenden, die nicht mehr gescreent wird)

- (a) Der Transport von Luftfracht erfolgt entweder durch unser Unternehmen selbst, oder durch beauftragte Transportunternehmen. Für den Fall der Beauftragung ist das in der Homepage des BMK abgebildete Formular der Transporteurserklärung gemäß Anlage 6-E der EU-VO Nr. 2017/815 auszufüllen und vom Geschäftsführer oder Zeichnungsberechtigten des beauftragten Unternehmens zu unterzeichnen.
Die „Transporteurserklärung“ ist vor Antritt der Fahrt auszufüllen, zu unterzeichnen und dem reglementierten Beauftragten vorzuweisen. Die Erklärung gilt 3 Jahre ab Ausstellung.
- (b) Beauftragte Transportunternehmen können den Auftrag weitergeben an Frächter, sofern diese die Transporteurserklärung gemäß Anlage 6-E der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 gegenüber dem beauftragten Transportunternehmen unterzeichnen und die Bestimmungen der Transporteurserklärung einhalten.



- (c) Die Fahrer der Transportunternehmen, die beauftragt werden Luftfracht zu befördern, sind mittels der Sicherheitsbewusstseins-schulung des BMK einer Schulung zu unterziehen. Diese Schulung wurde gemäß Punkt 11.2.7. der (EU) 2015/1998 konzipiert. Die Transportunternehmen bzw. die Fahrer bestätigen, an derartigen Schulungen teilgenommen zu haben bzw. die Schulungsunterlagen übernommen zu haben (jeweilige Variante ist anzugeben).
- (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 Bänderolen, Schrumpffolien, Siegelbruch etc. Im Verdachtsfall sind derartige Sendungen einer entsprechenden Sicherheitskontrolle zuzuführen.
- (e) Bei der Übergabe der Luftfracht an das Luftfahrtunternehmen oder dessen Beauftragten bzw. an einen weiteren reglementierten Beauftragten muss sich der Fahrer mit einem amtlichen Lichtbildausweis ausweisen und die erforderlichen Begleitpapiere vorweisen.

11. Geschäftliche Versender (früher Großkundenversender) für die ausschließliche Beförderung in Nurfrachtflugzeugen

Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2017/815 läuft der Status jedes von einem reglementierten Beauftragten benannten „geschäftlichen Versenders“ am 30. Juni 2021 ab.

Seit 01. Juni 2017 dürfen keine geschäftlichen Versender anerkannt werden.

Da bis Juni 2017 keine derartigen Versender von Berger Logistik anerkannt wurden, wird der Status „SCO“ auch nicht von Berger Logistik vergeben.

12. Notfallverfahren

Unser Unternehmen gewährleistet, dass bei Vorliegen eines Verdachts auf verbotene Gegenstände oder strafrechtlich relevanten Gegenständen der dafür verantwortliche Mitarbeiter informiert wird.

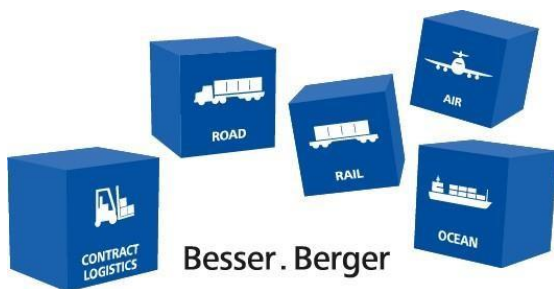
Bei Vorliegen eines Verdachts nach Level 2 auf verbotene Gegenstände (siehe Punkt 6.02 der EUVO Nr. 2015/1998) oder bei strafrechtlich relevanten Gegenständen wird folgende Notrufnummer der Polizei gewählt: **133**

Unmittelbare Gefährdung -> Einhaltung der Sperrbereiche!

Derartige Vorfälle werden dokumentiert.

13. Cyber Security

Berger Logistik hat ein Enterprise Architecture Dokument Framework implementiert, wo u.a. das Thema Cyber Security ausführlich behandelt wird. Personen die Administratoren-Rechte für die für Zivilluftfahrtzwecke genutzten kritischen informations- und kommunikationstechnischen Systeme und Daten haben, müssen eine normale Zuverlässigkeitsüberprüfung erfolgreich durchlaufen haben.



14. Interne Qualitätskontrolle und Vorfalldokumentation

- Die Verfahren zur Überprüfung der hier dargestellten Sicherheitsmaßnahmen werden durch das hausinterne und am Hauptsitz in Wörgl angesiedelte QM der Berger Logistik GmbH überprüft.
- Festlegung von Intervallen (alle Überprüfungen sind in einem Kalenderjahr abzuschließen):
 - Sämtliche Qualitätskontrollen jährlich
 - Die Endberichte bzw. relevanten Dokumentationen sind im hausinternen Wiki zentral archiviert.

Zu überprüfende Verfahrensabläufe:

1) Zugangskontrollen in allen Büros

- Zutritt ist nur den Luftfrachtmitarbeitern von Berger Logistik GmbH erlaubt, bzw. anderen Personen nur in Begleitung einer solchen.
- Das Büro muss immer verschlossen sein.
- Wenn das Büro offensteht, muss immer ein Luftfrachtmitarbeiter der Berger Logistik GmbH vor Ort sein.
- Zur Qualitätskontrolle wird die Zugangskontrolle einmal jährlich überprüft.

2) Annahme der Luftfracht

Durch den beauftragten RegB. Qualitätskontrolle stichprobenweise durch eigene Berger Logistik Mitarbeiter direkt vor Ort. Bei Abweichungen wird der Sicherheitsbeauftragte informiert und Korrekturmaßnahmen in Auftrag gegeben.

3) Verhalten bei beschädigten Sendungen

Kontaktieren des Auftraggebers und des Sicherheitsbeauftragten

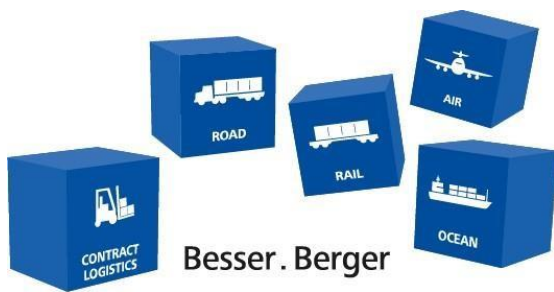
4) Vollständige Dokumentation

- a. Auftrag des Kunden muss mit den Daten auf dem AWB übereinstimmen.
- b. Vorfälle von unmittelbaren Gefährdung werden dokumentiert.
- c. Jeder Luftfrachtbrief im Export muss gemäß Art. 3 (S. 4-6) ausgefertigt sein.

5) Transport der Luftfracht, inklusive beauftragte Transportunternehmen bei der Anlieferung

6) Screening der Luftfracht

Die Übergabe an die Stelle, die das Screening durchführt, wird durch den beauftragten RegB durchgeführt.



7) Berichte zu sicherheitsrelevanten Vorfällen

8) Einstellung von Personal

9) Schulung der Mitarbeiter



Name des Sicherheitsbeauftragten des gesamten Unternehmens:

Stefan Dachauer

Funktion:

Niederlassungsleiter

Datum: 15.02.2022

Unterschrift: *Stefan Dachauer*

Name des für den Betriebsstandort Schwechat verantwortlichen

Sicherheitsbeauftragten: Stefan Dachauer

Funktion: Niederlassungsleiter

Datum: 15.02.2022

Unterschrift: *Stefan Dachauer*

Name der für den Betriebsstandort Fernitz-Mellach verantwortlichen Person:

Michael Gartlgruber

Funktion: Teamcoach AIR Export GRZ

Datum: 16.02.2022

Unterschrift: *Michael Gartlgruber*

Name der für die interne Qualitätskontrolle verantwortlichen Person:

Sven Schmidt

Funktion: Lean und Prozess Manager

Datum: 22.02.2022

Unterschrift: *S. Schmidt*

To Whom it may concern,

Please accept this email as confirmation with regards to screening of any cargo ex EU.

Any shipments that come inbound to our facility that originate in the EU are 'unknown' and primary screening will be carried out at DNATA. Upon completion of primary screening, shipment will be marked as known cargo and authorised to travel.

Kind Regards

Melisa Hills
Coordinator- Global GSA Territories

Virgin Atlantic Cargo

Tel: 0208 707 5455

Email melisa.hills@fly.virgin.com

<http://www.virginatlanticcargo.com>



Notifikation an die Europäische Kommission

Andere Sicherheitskontrollen gemäß 6.2.1.6. des Anhangs der Durchführungs-VO 2015/1998 (kurz: „alternative ETD Kontrolle“)

Betrifft: Spurendetektion- oder ETD (explosive trace detection) Kontrolle von Luftfrachtsendungen

Grundlage: 6.2.1.6. des Anhangs der Durchführungs-VO 2015/1998:

6.2.1.6. Andere geeignete Sicherheitskontrollen dürfen, sofern dies von der zuständigen Behörde genehmigt ist und der Kommission mitgeteilt wird, nur verwendet werden, wenn es aufgrund der Art der Sendung nicht möglich ist, andere Mittel oder Methoden nach Nummer 6.2.1.5 zu verwenden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) legt folgendes Kontrollverfahren für das Screening von Frachtsendungen fest:

1. Es liegt eine Sendung vor, die aus objektiven Gründen nicht geöffnet werden kann, da ansonsten der Inhalt austreten könnte (z. B. Fässer oder andere Gebinde mit Flüssigkeiten, Pulver, Gefahrgut u.s.w.).
2. Es muss zuvor eine Kontrolle mittels Röntgengerät oder anderen zugelassenen Kontrollmethoden nach Nr. 6.2.1.5. in Verbindung mit der Anlage 6J der Entscheidung der Kommission K(2011)5862 durchgeführt worden sein, bei welcher die Kontrollperson nicht oder nicht mit hinreichender Sicherheit feststellen konnte, dass die Sendung keine verbotenen Gegenstände enthält, z. B. weil das zu kontrollierende Packstück eine zu hohe Dichte aufweist und das Bild nicht ausreichend ausgewertet werden konnte („Dunkelalarm“).
3. Erst nach Vorliegen der Punkte 1. und 2. kann die „alternative ETD Kontrolle“ mittels Sprengstoffspurendetektion durchgeführt werden. Da das Packstück nicht geöffnet werden kann, kann die Wischprobe für die Spurendetektion lediglich von der Außenseite des Packstückes genommen werden.

Die Probenahme hat dabei von jeder Seite des Packstückes zu erfolgen, inklusive Ober- und Unterseite sowie die Bereiche gemäß Beschluss C(2015) 8005, Anlage 6-J, Ziffer 2) hinsichtlich der Außenbereiche. Die Ziffer 3) der Anlage 6-J gilt sinngemäß.

Sollte eine zusätzliche Umverpackung/Transportsicherung vorhanden sein, so ist diese zu öffnen und gleichfalls mit Sprengstoffspurendetektion zu untersuchen.

4. Im Sicherheitsprogramm der reglementierten Beauftragten ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass es sich hierbei um die „alternative ETD Kontrolle“ handelt, welche ausschließlich unter Einhaltung der Punkte 1.- 3. durchgeführt werden darf. 2

5. Die durchgeführten „alternativen ETD Kontrollen“ sind von den reglementierten Beauftragten, die diese Durchsuchung durchführen oder bei einem geeigneten Screening Unternehmen beauftragen, mit folgenden Daten in einem Bericht zu dokumentieren:

Datum und Grund der alternativen ETD Kontrolle

Verpackungsart und Zustand der Verpackung

Inhalt der Sendung

Versender

Ergebnis der ETD Kontrolle

Diese Berichte sind vierteljährlich zu ordnen und auf Verlangen bei Inspektionen oder Kontrollbesuchen (Validierungen) dem bmvit vorzuweisen.

6. Dieses Verfahren gilt als „größere Änderung“ gemäß Verpflichtungserklärung Anlage 6-A und ist dem bmvit/L3 vom reglementierten Beauftragten, die diese Durchsuchung durchführen oder bei einem geeigneten Screening Unternehmen beauftragen, vor der Anwendung mitzuteilen.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die „alternative ETD Kontrolle“ bei nur äußerlicher Probenentnahme ausschließlich dann zulässig ist, wenn zuvor eine Kontrolle mittels Röntgengerät kein verwertbares Ergebnis geliefert hat.

Anstatt der „alternativen ETD Kontrolle“ können auch Sprengstoff-Spürhunde gemäß Durchführungsbeschluss C(2015)8005 eingesetzt werden.

Ergänzung der Entscheidung GZ.BMVIT-63.119/0001-IV/L3/2016:

Ausnahmeregelungen

Ad-hoc-Flüge

Nach erfolgter Risikobewertung legt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie folgendes Verfahren für die Ausnahmebestimmungen vom Screening und der ACC3 Registrierung des Luftfahrtunternehmens, das die Beförderung der Fracht oder Post durchführt, fest:

Bei kurzfristig geplanten Ad-hoc-Flügen kann die Luftfracht unter den unten angeführten Bedingungen ohne Screening und ohne ACC 3 Registrierung des Luftfahrtunternehmens für einen Flug aus einem Drittstaat, in einem Luftfahrzeug befördert werden, siehe dazu Beschluss C (2015) 8005, 6.2.3. (c) und 6.8.2. b) des Anhangs:

- Luftfracht nicht eingestuft als Fracht oder Post mit hohem Risiko, siehe Anlage 6-I des Anhangs des Beschluss C (2015) 8005:
- Flug auf Rechnung eines einzigen Versenders, daher weder Linien- noch Charterflug zulässig
- Fracht oder Post darf für diesen Flug nur von diesem Versender befördert werden
- Derartige Ad - hoc - Flüge sind dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 24 Stunden vor der Erteilung des Sicherheitsstatus zu melden:
l3@bmvit.gv.at
- Sofern das bmvit auf diese Meldung reagiert und diesen Flug als nicht zulässig bezeichnet, darf dieser Flug nicht durchgeführt werden

Bei derartigen Ad-hoc-Flügen sind jedenfalls folgende Bestimmungen der EU-VO 2015/1998 einzuhalten:

- Dokumentation des Air Waybills, gemäß 6.3.2.6. des Anhangs der EU-VO

2015/1998

- Schutz der Luftfracht inklusive Beförderungsbestimmungen, wie die Transporteurserklärung, falls erforderlich, siehe Punkt 6.6 des Anhangs der EU-VO

2015/1998

- Schulungen der Mitarbeiter gemäß 11. Des Anhangs der EU-VO 2015/1998

Diplomatenpost

Diplomatenpost (sofern die Voraussetzungen des Wiener Übereinkommens über diplomatische Beziehungen erfüllt sind) kann gemäß Beschluss C (2015) 8005, 6.2.4. des Anhangs ohne Screening in einem Luftfahrzeug befördert werden.

Diese Ausnahmebestimmung gilt an österreichischen Verkehrsflughäfen nur für Diplomatenpost, die einem der folgenden Länder zuzuordnen ist:

- Bundesrepublik Deutschland

- Vereinigte Staaten von Amerika
- Ungarn
- Rumänien
- Spanien
- Vereinigtes Königreich

Für die Anlieferung zum reglementierten Beauftragten sind folgende Bestimmungen einzuhalten:

- Schutz der Diplomatenpost ist wie bei Luftfracht von einem bekannten Versender zu gewährleisten
- Das Begleitschreiben der Diplomatenpost hat auch Angaben über die Identität des Überbringers der Diplomatenpost (Name, Vorname und Geburtsdatum) sowie die Destination der Sendung zu enthalten
- Die im Begleitschreiben genannte Person hat dem reglementierten Beauftragten, dem die Diplomatenpost übergeben wird, das Begleitschreiben mit einer Kopie der „Deklaration betreffend die Einhaltung luftfahrtsicherheitsrechtlicher Bestimmungen beim Transport von begleitetem Diplomatischem Kuriergepäck und Diplomatenpost als Luftfracht“ (siehe eingeschränkte Homepage des bmvit für reglementierte Beauftragte) auszuhändigen.

Bei derartigen Flügen sind jedenfalls die anderen Bestimmungen der EU-VO 2015/1998 einzuhalten:

- Dokumentation des Air Waybills, gemäß 6.3.2.6. des Anhangs der EU-VO 2015/1998
- Schutz der Luftfracht inklusive Beförderungsbestimmungen, wie die Transporteurserklärung, falls erforderlich, siehe Punkt 6.6 des Anhangs der EU-VO 2015/1998
- ACC3 – Bestimmungen bei einem Flug aus einem Drittstaat in die EU
- Schulungen der Mitarbeiter, gemäß 11. Des Anhangs der EU-VO 2015/1998

Können bei der Durchleuchtung von Diplomatenpost (Luftfracht und Luftpost), die den oben genannten Ländern nicht zuzuordnen ist, nicht alle Zweifel ausgeräumt werden, ist der jeweilige Berechtigte für diese Diplomatenpost zu kontaktieren.
Eine Öffnung der Diplomatenpost ist jedenfalls nur nach Rücksprache mit dem Berechtigten möglich.