

Leitfaden/Vorlage zur Erstellung von Schulungsunterlagen gem. (EU) DVO 2015/1998 11.2.3.9

Anm.: Die Vorlage allein wird im Zuge einer Validierung nicht als ausreichend betrachtet. Diese Vorlage dient als Hilfestellung zur Erstellung von Schulungsunterlagen.

Anforderungen einer Schulung gem. DVO 2015/1998 11.2.3.9:

11.2.3.9: Die Schulung von Personen, die bei Fracht und Post Sicherheitskontrollen außer Kontrollen durchführen, muss alle folgenden Kompetenzen gewährleisten:

- a) Kenntnis über frühere unrechtmäßige Eingriffe in der Zivilluffahrt, Terroranschläge und aktuelle Bedrohungen,
- b) Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften und von Elementen, die zum Aufbau einer robusten und belastbaren Sicherheitskultur am Arbeitsplatz und im Luftfahrtsektor beitragen, zu denen unter anderem auch Bedrohungen durch Insider und Radikalisierung zählen,
- c) Kenntnis über Ziele und Struktur der Luftsicherheit, 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 Möglichkeiten zum Verstecken verbotener Gegenstände,
- i) Kenntnis der Schutzanforderungen für Fracht und Post,
- j) Kenntnis der Beförderungsanforderungen, wenn anwendbar.

1. Kenntnis über frühere unrechtmäßige Eingriffe in der Zivilluffahrt, Terroranschläge und aktuelle Bedrohungen

Auszug von früheren unrechtmäßigen Eingriffen in der Zivilluffahrt:

- 23. Juni 1985 - Air India Flug 182
- 27. Dezember 1985 - Wien Schwechat EIAI
- 17. April 1986 – London Heathrow
- 21. Dezember 1988 - Pan-Am-Flug 103 / Lockerbie
- 11. September 2001 - World Trade Center
- 21. Dezember 2001 – Richard Reid / „Schuhbomber“
- 25. Dezember 2009 – „Unterhosenbomber“
- 29. Oktober 2010 – „Druckerbomben“
- 24. Jänner 2011 – Flughafen Moskau-Domodedowo
- 31. Oktober 2015 – Kogalymavia-Flug 9268
- 2. Februar 2016 – Daallo-Airlines-Flug 159
- 22. März 2016 – Flughafen Brüssel
- 28. Juni 2016 – Flughafen Istanbul-Atatürk

Weitere Quellen:

https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_von_Anschl%C3%A4gen_auf_Verkehrsflugzeuge

https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_von_Flugzeugentf%C3%BChrungen

https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_von_Terroranschl%C3%A4gen

Derzeitige Bedrohungen:

- Terrororganisationen: AQAP, Islamischer Staat
- Cyber-Terrorismus: 03/2021 Cyberattacke legt Kranhersteller Palfinger lahm; 08/2021 Angriff auf 34 Firmen
- Drohnen Angriffe: Gatwick 12/2018, Heathrow 1/2019, Frankfurt 02/2021, Abha (Saudi Arabien) 8/2021

Weitere Quellen:

https://de.wikipedia.org/wiki/Terroristische_Vereinigung

[https://www.bsi.bund.de/DE/Themen/KRITIS-und-regulierte-](https://www.bsi.bund.de/DE/Themen/KRITIS-und-regulierte-Unternehmen/Weitere_regulierte_Unternehmen/LuSi/Luftsicherheit_node.html)

[Unternehmen/Weitere_regulierte_Unternehmen/LuSi/Luftsicherheit_node.html](https://www.bsi.bund.de/DE/Themen/KRITIS-und-regulierte-Unternehmen/Weitere_regulierte_Unternehmen/LuSi/Luftsicherheit_node.html)

2. Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften und von Elementen, die zum Aufbau einer robusten und belastbaren Sicherheitskultur am Arbeitsplatz und im Luftfahrtsektor beitragen, zu denen unter anderem auch Bedrohungen durch Insider und Radikalisierung zählen

Rechtsvorschriften:

- ICAO – SARP Anhang 17, Aviation Security Manual Doc. 8973
- ECAC – Document 30
- **EU-Kommission** - VO (EU) 300/2008, DVO (EU) 2015/1998, Durchführungsbeschluss C(2015) 8005, **Änderungen zur DVO 2015/1998:** DVO 2015/2426, DVO 2017/815, DVO 2017/837, DVO 2018/55, DVO 2019/103, DVO 2019/413, DVO 2019/1583, DVO 2020/11, DVO 2020/910, DVO 2021/255
- Österreich – LSG Luftsicherheitsgesetz, LFG Luftfahrtgesetz

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.

Zuständigkeit:

BMK – Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Weitere Quellen:

<https://www.bmvit.gv.at/verkehr/luftfahrt/sicherheit/index.html>

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

<https://www.ris.bka.gv.at/>

Elemente, die zum Aufbau einer robusten und belastbaren Sicherheitskultur am Arbeitsplatz und im Luftfahrtsektor beitragen:

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/103 DER KOMMISSION vom 23. Januar 2019 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998:

11.1.11. „Zur Bekämpfung der Bedrohung durch Insider muss das Sicherheitsprogramm der in den Artikeln 12, 13 und 14 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 genannten Betreiber und Stellen unbeschadet der einschlägigen Schulungsinhalte und Kompetenzen des Personals gemäß Nummer 11.2 geeignete interne Bestimmungen und damit zusammenhängende Maßnahmen zur Sensibilisierung der Mitarbeiter und zur Förderung der Sicherheitskultur umfassen.“

Schulungen gem. Kapitel 11 ergänzt um den Punkt: „Kenntnis von Elementen, die zum Aufbau einer robusten und belastbaren Sicherheitskultur am Arbeitsplatz und im Luftfahrtsektor beitragen, zu denen unter anderem auch Bedrohungen durch Insider und Radikalisierung zählen.“

Gilt ab 31.12.2021 (DVO (EU) 2020/910)

Was ist Sicherheitskultur?

Definition der ICAO: Security Culture ist eine Reihe von Normen, Überzeugungen, Werten, Einstellungen und Annahmen, die dem täglichen Betrieb einer Organisation inhärent sind und sich in den Handlungen und Verhaltensweisen aller Einheiten und Mitarbeiter innerhalb der Organisation widerspiegeln. Sicherheit sollte in der Verantwortung aller liegen - von Grund auf und von oben nach unten (top-down).

Wirksame Sicherheitskultur bedeutet:

Erkennen, dass wirksame Sicherheit entscheidend für den Geschäftserfolg ist; Etablierung einer Wertschätzung für positive Sicherheitspraktiken bei den Mitarbeitern; Sicherheit mit den Kerngeschäftsziele in Einklang bringen; und Sicherheit als zentralen Wert und nicht als Verpflichtung oder belastende Ausgabe anzusehen.

Maßnahmen für die Implementierung einer wirksamen Sicherheitskultur:

- Positives Arbeitsumfeld
Klare und konsistente Richtlinien, Prozesse, Systeme und Verfahren sowie Ausrüstung und Ressourcen. Weiters Leistungsbeurteilungen und Dankesnachrichten an die Mitarbeiter
- Ausbildung/Schulung
Einführungsschulung, Auffrischungsschulung, Kontinuierliche Lernaktivitäten
- Führung
Briefings für Führungskräfte, Beispielhaftes Verhalten, Geduld und Verständnis, Dankesnachrichten, Teilnahme an Sicherheitsbewusstseinsveranstaltungen und Mitarbeiterbesprechungen
- Meldesysteme
Ein "Just Culture"-Meldesystem, Einführungsschulung zur Meldung von Sicherheitsverstößen, Belohnungen/Dankeschön
- Vorfälle-Reaktion
Regelmäßige theoretische und praktische Übungen
- Informationssicherheit
Klar dokumentierte Richtlinien und Verfahren zur Informationssicherheit, Cyber Security, Schulungen
- Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen
Aufzeichnungen über Sicherheitsverstöße, Inspektionsergebnisse, Mitarbeiterumfragen

Radikalisierung & Insider Threat

Radikalisierung beschreibt den Prozess, in dem ein Individuum oder eine Gruppe radikale oder extrem politische, soziale oder religiöse Einstellungen und Überzeugungen entwickelt oder übernimmt und sich gegebenenfalls eine dementsprechende Ideologie zu eigen macht. Oftmals unbemerkt von Behörden, entwickeln Personen radikale Tendenzen, die früher oder später auch zu Gewalttaten führen können. Risikofaktoren, welche anfällig gegenüber einer Radikalisierung machen, sind vielfältig und können nicht verallgemeinert werden. Zahlreiche Faktoren spielen hier eine Rolle, etwa das persönliche Umfeld aber auch das politische System, der Arbeitsmarkt oder Religion. Mögliche Indikatoren für eine Radikalisierung könnten Veränderungen im Verhalten, Tagesablauf, äußerem Erscheinungsbild sowie Einstellungen und Interessen sein. Eine Radikalisierung frühzeitig zu erkennen, stellt sich als schwierig dar, da diese Individuen oftmals EinzelgängerInnen sind und sich von anderen abgrenzen.

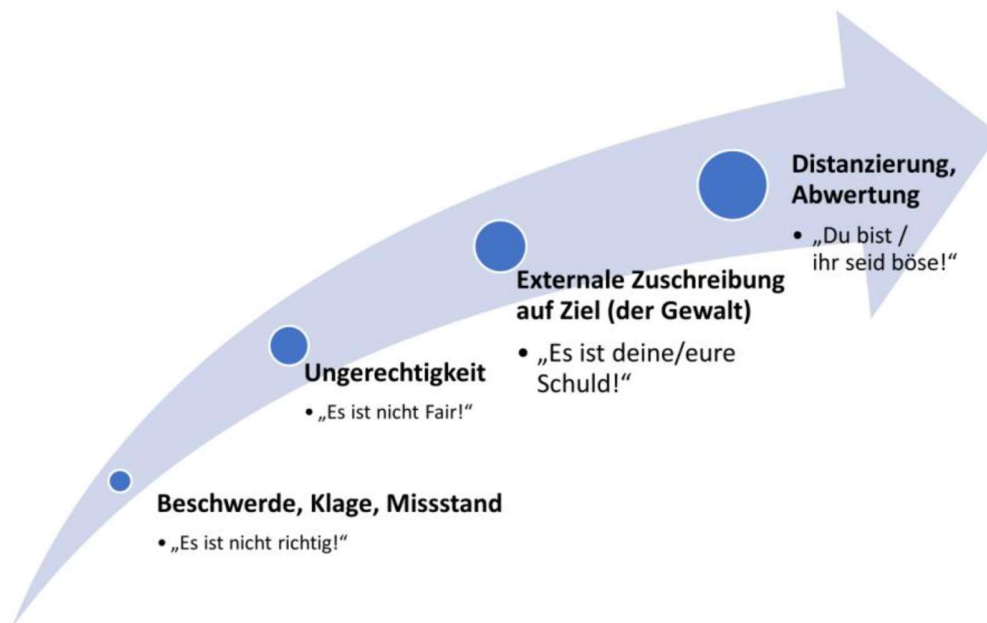
Gruppenprozesse:

- Gruppenpolarisierung – gemeinsame Ansichten
- Abhängigkeit fördert den Zusammenhalt
- Wettbewerb mit anderen Gruppen führt zu einer noch radikaleren Haltung
- Interaktion gegen die Staatsgewalt bringt neue Anhänger

Risikofaktoren:

- emotionale Verletzlichkeit, Gefühl der Nichtzugehörigkeit
- Unzufriedenheit mit Beschäftigung und Politik
- Identifikation mit Opfern aus den Herkunftsländern
- Gewalt gegen den Staat ist nicht unmoralisch
- durch den Tod kann man mehr erreichen als im Leben
- Steigerung der Autorität und des Respekts in der Gruppe

Stufen nach Borum:



Mögliche Anzeichen:

- Verhaltensänderung, Aufgaben der Hobbys, Änderung des Freundeskreises, Ablehnung von westlichen Produkten.
- Im Umfeld für den Glauben werben, „missionieren“, andere zu bekehren versuchen.
- Alltag von der Religion bestimmen lassen, Konfliktpunkte wie die Teilnahme am Schwimmunterricht oder an der Klassenfahrt, der Wunsch in der Schule zu beten, die Verteufelung von Musik.

Eigentliches Ziel einer guten und effizienten Sicherheitskultur ist das Erkennen einer **Bedrohung durch Innentäter**. In Bezug auf die Meldung von Innentätern muss eine klare Trennlinie zu Mobbing gegen unliebsame KollegInnen und Vorgesetzte gezogen werden. Sensible Daten sowie Meldungen über Verstöße und Vorfälle aber auch Auffälligkeiten im Verhalten (Radikalisierung) müssen stets vertraulich behandelt werden („Just Culture“-Meldesystem) und sollten anerkannt werden. Die Meldekette je nach Art des Vorfalls sollte allen MitarbeiterInnen bekannt sein und Abläufe in Übungen gefestigt werden.

Weitere Schulungsinhalte zu Innentäter:

- Definition & Beispiele –Wer/Was ist ein Innentäter?
- Unterscheidungen von Innentätern
- Motivationslage von Innentätern
- Präventionsstrategien / physische Informationssicherheit

Weitere Quellen:

https://en.wikipedia.org/wiki/Insider_threat

https://www.wirtschaftsschutz.info/SharedDocs/Artikel/DE/BKA-Monitoringbericht-Innentaeter.pdf?__blob=publicationFile&v=2

<https://www.seccion.de/de/blog/blog-details/die-unterschaetzte-gefahr-innentaeter-und-wie-sich-ihr-unternehmen-vor-innentaeter-angriffen-schuetzen>

3. Kenntnis über Ziele und Struktur der Luftsicherheit, einschließlich der Verpflichtungen und Zuständigkeiten von Personen, die die Sicherheit der Lieferkette kontrollieren

DVO 2015/1998 - 6.1. SICHERHEITSKONTROLLEN — ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

6.1.1. Alle Fracht- und Postsendungen sind vor ihrer Verladung in ein Luftfahrzeug von einem reglementierten Beauftragten zu kontrollieren, es sei denn,

die Sendungen wurden von einem reglementierten Beauftragten den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen und anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt, oder

2. die Sendungen wurden von einem bekannten Versender den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen und anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt, oder

~~3. die Sendungen wurden von einem geschäftlichen Versender den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen und anschließend bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt und werden nicht an Bord eines Passagierflugzeugs befördert, oder~~

4. die Sendungen sind von der Kontrolle ausgenommen und wurden von dem Zeitpunkt, an dem sie zu identifizierbarer Luftfracht/Luftpost wurden, bis zum Verladen vor unbefugten Eingriffen geschützt.

Beteiligte der sicheren Lieferkette:

- Bekannter Versender
Derjenige, bei dem die Luftfracht als solche identifiziert bzw. identifizierbar wird
- Transporteur
Unternehmen, das im Auftrag und in der Verantwortung entweder des Reglementierten Beauftragten oder des bekannten Versenders für den Transport tätig wird.
- Reglementierter Beauftragter
Ein vom BMK für die Behandlung von sicherer Luftfracht / Post (d.h. Durchführung von Sicherheitskontrollen) zugelassenes Unternehmen.
- Luftfahrtunternehmen
Verantwortlich dafür, dass keine verbotenen Gegenstände ins Luftfahrzeug gelangen. Bedient sich für diese Aufgabe des Reglementierten Beauftragten.

Bekannter Versender (bV)

- Durch die Validierungsstelle zugelassenes Unternehmen.
- Geschäftsbeziehung zu einem Reglementierten Beauftragten.
- Genehmigungsfähiges Sicherheitsprogramm.
- Schulung des Personals.
- Ausbildung und Benennung eines Luftfracht-Sicherheitsbeauftragten.
- Positive Vorort-Bewertung - Validierung.

Reglementierter Beauftragter (RegB)

- Ein durch das BMK zugelassenes Unternehmen.
- Hat eine geschäftliche Beziehung mit einem Luftfahrtunternehmen.
- Macht Fracht/Post durch geeignete, zugelassene Kontrollmethoden (z.B. Röntgen) sicher und legt den Sicherheitsstatus der Sendung fest.
- Erstellt ein Luftfracht-Sicherheitsprogramm.
- Ausbildung und Benennung eines Luftfracht-Sicherheitsbeauftragten.
- Setzt geschultes Personal ein.
- Unterliegt regelmäßigen Audits und Qualitätskontrollen durch das BMK.

Transporteur

- Ein Transporteur wird entweder von einem bV oder einem RegB für den Transport von sicherer Luftfracht beauftragt.
- Der Transporteur unterzeichnet gegenüber seinem Auftraggeber eine Transporteurs-Erklärung & eine Transporteurs-Bestätigung

Zuständigkeiten, Aufgaben, Rechte und Pflichten eines Luftfracht-Sicherheitsbeauftragten (LFSB) bei RegB und bV:

- LFSB wird von seinem Unternehmen ernannt, als verantwortliche Person für die Erarbeitung, Umsetzung und Einhaltung der für sein Unternehmen geforderten Sicherheitsbestimmungen und Sicherheitsmaßnahmen.
- Ist Ansprechpartner für BMK, die Unternehmensleitung und alle Mitarbeiter in Angelegenheiten der Luftfracht-Sicherheit.
- Verantwortet die Erstellung, Einreichung, Aufrechterhaltung und Umsetzung des Luftfracht-Sicherheitsprogramms.
- Verantwortlich für die Durchführung der Sicherheitskontrollen und die Überwachung ihrer Einhaltung.
- Sichert die Überprüfung des Sicherheitsbereiches im Rahmen von regelmäßigen Auditierungen.
- Überprüfung der Wirksamkeit eingeleiteter Maßnahmen.
- Überprüfung der Aktualität der Dokumente.
- Eine Sicherheitsüberprüfung gem. §55 SPG muss erfolgreich durchlaufen werden.
- Der Luftfracht-Sicherheitsbeauftragte ist entsprechend seiner Bestellung gegenüber jeglichem Personal sowie gegenüber dem Servicedienstleister in Sachen Luftfracht-Sicherheit weisungsbefugt.

4. Kenntnis der Verfahren für das Anhalten von Personen und der Umstände, unter denen Personen angehalten oder gemeldet werden sollten

Die konkreten Verfahren und Umstände zum Anhalten von Personen unterliegen betriebsinternen Regelungen und sind danach zu schulen.

Allgemein gültiges Verfahren:

- Treffen Sie eine Person ohne Dienstausweis oder Begleitung, sprechen Sie die Person an.
- Bleiben Sie ruhig und freundlich.
- Flüchtet die angesprochene Person, starten Sie bitte keine Verfolgungsjagd, sondern informieren Sie Ihren Vorgesetzten oder die Security.
- Wird die verdächtige Person handgreiflich, versuchen Sie bitte den Streit zu de-eskalieren.
- Führt eine De-eskalation nicht zum Erfolg, dürfen Sie sich in einer Notsituation selbstverständlich wehren.

5. Kenntnis der Meldeverfahren

Die jeweilige konkrete Meldekette für Security-Vorfälle unterliegt betriebsinternen Regelungen und ist danach zu schulen.

6. Fähigkeit zur Identifizierung verbotener Gegenstände

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. 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 jeweiligen Explosiv-/Sprengstoff abgestimmt sein);
- **Energiequelle** für das Zündmittel (in Abhängigkeit vom Zündmittel kann dies eine elektrische, mechanische oder pyrotechnische Energie sein);
- **Auslösemechanismus** (dieser lässt die USBV zu einem bestimmten, vom Täter festgelegten Zeitpunkt oder Ereigniseintritt explodieren);
- **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;

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

- **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).
- **Splitterbildende Materialien:** zur Vergrößerung der Schadens-/Verletzungswirkung können noch Splittermaterialien beigefügt sein, wie z.B. Nägel, Schrauben, Glas- und Keramiksplitter, usw.

7. 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.

8. Kenntnis der Möglichkeiten 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.

9. Kenntnis der Schutzanforderungen für Fracht und Post

Außerhalb des sensiblen Teils eines Sicherheitsbereichs am Flughafen 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 Bewusstseinsbildung unterzogen wurden und mit dem Schutz von Frachtsendungen betraut sind.

Allgemeine Schutzanforderung:

Fracht- und Postsendungen, die mit einem Luftfahrzeug befördert werden sollen, sind ab dem Zeitpunkt, zu dem die Sicherheitskontrollen stattfinden, bis zum Abflug des Luftfahrzeugs, mit dem sie befördert werden, vor unbefugten Eingriffen zu schützen.

Sicherheitskontrollierte bzw. identifizierbare Luftfracht muss manipulationssicher verpackt sein, gesichert befördert und geschützt gelagert werden.

Folgen einer Unterbrechung der sicheren Lieferkette:

Besteht Grund zu der Annahme, dass eine Sendung, bei der Sicherheitskontrollen stattgefunden haben, manipuliert wurde oder nach Abschluss der Kontrollen nicht vor unbefugten Eingriffen geschützt wurde, ist die Sendung von einem reglementierten Beauftragten erneut zu kontrollieren, bevor sie ins Luftfahrzeug verladen wird.

Sendungen, die Anzeichen erheblicher Manipulation aufweisen oder anderweitig verdächtig sind, werden als Fracht und Post mit hohem Risiko behandelt.

Fracht 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 (in Anlage 6-I aufgelistet)
- c) von der zuständigen Behörde als solche eingestuft werden Luftfracht mit hohem Risiko unterliegt strengeren Screening Anforderungen.

Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß 11.1.2. und 11.1.3 DVO 2015/1998

- Personen mit Zugang zum Sicherheitsbereich eines Flughafens benötigen einen Flughafenausweis und die erweiterte Zuverlässigkeitsüberprüfung
- Für erweiterte und normale Zuverlässigkeitsüberprüfung
 - Einstieg über USP (Unternehmensservice Portal): usp.gv.at
 - Beantragte Kategorie der Zuverlässigkeitsüberprüfung anklicken
 - Hilfestellung für Einstieg ins USP (Unternehmensservice Portal): Homepage des BMK: <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/sicherheit/pruefung/zuemp.html>

- Bei Fragen zur „ZÜP-Anwendung“: serviceentry.zuep@acp.at
- Für Personen, die vor 01. August 2019 eine beschäftigungsbezogene Überprüfung absolviert haben, ist die Zuverlässigkeitsüberprüfung bis spätestens 30. Juni 2021 erforderlich.
- Die Wiederholung der Zuverlässigkeitsüberprüfung ist im Intervall von 3 Jahren zu absolvieren, erstmals jedoch bis 30. Juni 2024.
- Alle MitarbeiterInnen von bekannten Versendern und reglementierten Beauftragten mit Zugang zu Luftfracht 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

10. Kenntnis der Beförderungsanforderungen, wenn anwendbar

Dies unterliegt betriebsinternen Regelungen. Luftfracht ist mittels verschlossener oder versiegelter Fahrzeuge zu transportieren. 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.