



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 9. November 2001 (21.11)
(OR. en)**

**Interinstitutionelles Dossier:
2001/0234 (COD)**

13772/01

LIMITE

**AVIATION 105
CODEC 1155**

BERICHT

der Gruppe "Luftverkehr"
für die Delegationen

Nr. Kommissionsvorschlag: 12662/01 AVIATION 84 CODEC 1006

Betr.: **SICHERHEIT IN DER ZIVILLUFTFAHRT**

Im Anschluss an die Beratungen der Gruppe vom 8. November 2001 erhalten die Delegationen nachstehend den überarbeiteten Entwurf einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt. Änderungen gegenüber dem Kommissionsvorschlag sind durch Fettdruck gekennzeichnet, Streichungen durch [...] kenntlich gemacht; die Bemerkungen der Delegationen sind in den Fußnoten wiedergegeben.

Es wurde bekräftigt, dass die Frage der Geheimhaltung ein schwieriges Problem darstellt, das der Lösung bedarf. Einige Delegationen wiesen auch darauf hin, dass bestimmte Fragen in den Bereich der dritten Säule fallen. Zu beiden Punkten wird ein Beitrag des Juristischen Dienstes des Rates erwartet.

Die griechische Delegation hat einen Prüfungsvorbehalt mit positiver Grundhaltung eingelegt, die dänische, die finnische und die österreichische Delegation einen allgemeinen Prüfungsvorbehalt und die britische und die dänische Delegation ferner einen Parlamentsvorbehalt.

ENTWURF
VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt
(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION - ¹

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission ²,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ³,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁴,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁵,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Anschläge vom 11. September 2001 in New York und Washington zeigen, dass der Terrorismus eine der größten Bedrohungen für die Ideale der Demokratie und der Freiheit und für den Frieden darstellt, die die grundlegenden Werte der Europäischen Union sind.
- (2) Es sollte gewährleistet werden, dass die europäischen Bürger in der Zivilluftfahrt jederzeit ein einheitliches hohes Schutzniveau genießen, indem unrechtmäßige Eingriffe verhindert werden.
- (3) Dafür sollten ungeachtet der Maßnahmen, die aufgrund von Titel VI des Vertrags über die Europäische Union zu ergreifen sind, gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt erlassen und Maßnahmen zu ihrer wirksamen und einheitlichen Anwendung in der Gemeinschaft ergriffen werden. Der Kommission sollten Exekutivbefugnisse für den Erlass der dafür erforderlichen einzelnen Durchführungsvorschriften übertragen werden.
- (4) Gemeinsame Vorschriften für die Luftverkehrssicherheit sollten voll im Einklang mit der Grundrechte-Charta der Europäischen Union stehen.

¹ Die Gruppe hat die Erwägungsgründe noch nicht geprüft.

² ABl. C vom , S. .

³ ABl. C vom , S. .

⁴ ABl. C vom , S. .

⁵ ABl. C vom , S. .

- (5) Die verschiedenen Bereiche des Luftverkehrs sind nicht den gleichen Bedrohungen ausgesetzt; daher müssen die einzelnen Durchführungsmaßnahmen sorgfältig an die besonderen Bedingungen jedes einzelnen Bereichs angepasst werden.

Das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt sieht Mindestnormen zur Gewährleistung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt vor.

- (6) Da an der Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen auf nationaler Ebene viele verschiedene Stellen beteiligt sind, muss jeder Mitgliedstaat eine Behörde benennen, die für die Koordinierung und Überwachung der Durchführung von Programmen für die Luftverkehrssicherheit zuständig ist.
- (7) Die Mitgliedstaaten sollen über die erforderliche Flexibilität verfügen, um ihr Sicherheitsprogramm an besondere Umstände anpassen zu können; zuvor sollte die Kommission jedoch prüfen, dass solche Maßnahmen nicht über das in Anbetracht dieser Umstände erforderliche und angemessene Maß hinausgehen.
- (8) Für die wirksame und einheitliche Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen ist es notwendig, auf nationaler Ebene ein angemessenes Qualitätssicherungssystem einzuführen und zur Überprüfung der Wirksamkeit der einzelnen nationalen Systeme eine gegenseitige Begutachtung („peer review“) unter der Leitung der Kommission durchzuführen.
- (9) Gemäß Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse sollten Maßnahmen zur Durchführung dieser Verordnung je nach Einzelfall gemäß den Verfahren des Artikels 3 oder des Artikels 5 des Beschlusses erlassen werden.

(10) Die Ziele der in Betracht gezogenen Maßnahme, nämlich die Festlegung und einheitliche Anwendung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Luftfahrt, können in Anbetracht der europaweiten Geltung dieser Verordnung auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden; sie lassen sich im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nach Artikel 5 des Vertrags besser auf Gemeinschaftsebene erreichen. Die Verordnung beschränkt sich auf die zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mindestvorschriften und geht nicht über das dazu erforderliche Maß hinaus -

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Ziele

(1) Hauptziel dieser Verordnung ist **die Festlegung geeigneter gemeinschaftlicher Vorschriften zur** [...] Verhinderung unrechtmäßiger Eingriffe in die Zivilluftfahrt.¹

(2) Das weitere Ziel [...] besteht darin,

~~a) den freien Waren- und Personenverkehr durch eine einheitliche Durchsetzung gemeinsamer Normen zu erleichtern;~~²

eine Grundlage für die einheitliche Umsetzung³ der einschlägigen Bestimmungen des Abkommens von Chicago [...], **insbesondere** seines Anhangs 17, zu schaffen [...] ⁴.

(3) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Ziele sollen erreicht werden durch

a) die Festlegung von gemeinsamen **grundlegenden**⁵ Normen für Sicherheitsmaßnahmen [...] ⁶ und von technischen Spezifikationen für Ausrüstungen für die Luftverkehrssicherheit;

b) die Schaffung geeigneter Verfahren, um die Einhaltung der Vorschriften zu überwachen.

¹ F, GR und I äußerten Bedenken zum Wortlaut dieses Absatzes und zu seiner Berechtigung in einem Artikel und schlugen vor, diese Überlegung in einen Erwägungsgrund zu übernehmen. UK schlug vor, "hohes Sicherheitsniveau" durch "angemessenes Sicherheitsniveau" zu ersetzen. D schlug folgende Formulierung vor: "angemessenes und einheitlich hohes Sicherheitsniveau". I erinnerte daran, dass der Europäische Rat auf seiner Sondertagung am 21. September 2001 beschlossen hatte, dass die *effektive und einheitliche Anwendung der Flugsicherheitsmaßnahmen gewährleistet werden wird*. E sprach sich ebenfalls für die Streichung dieses Absatzes aus. Die Kommission wies darauf hin, dass sich dieser Absatz an Artikel 2 des EASA-Verordnungsentwurfs anlehnt.

² Die Kommission wies darauf hin, dass der gestrichene Buchstabe a sich ebenfalls an den EASA-Verordnungsentwurf anlehnt und dass bei einer Streichung möglicherweise der gesamte Vorschlag in seinem Charakter verändert wird.

³ UK hatte Bedenken hinsichtlich des Ausdrucks "einheitliche Umsetzung" und legte einen Vorbehalt ein.

⁴ E schlug vor, diesen Absatz zu streichen.

⁵ F, die von D unterstützt wurde, schlug diesen Zusatz vor.

⁶ Streichung auf Wunsch von S.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) [...]
- b) „Flughafen“ jeden Bereich in einem Mitgliedstaat, der für den gewerblichen Flugbetrieb zur Verfügung steht;
- c) „Abkommen von Chicago“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt und seine Anhänge;
- d) „Sicherheit“ die Kombination von Maßnahmen sowie von personellen und materiellen Ressourcen, die dazu dienen, die Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen.

Artikel 3¹
Geltungsbereich

Die Maßnahmen dieser Verordnung gelten für alle Flughäfen² [...] im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten, auf das der Vertrag Anwendung findet.

¹ FIN und S legten einen Prüfungsvorbehalt ein.

² Nach Ansicht einiger Delegationen sollte für kleine Flughäfen eine Ausnahmeregelung möglich sein. Die Kommission wies darauf hin, dass diese Maßnahmen für Flughäfen im Sinne der Verordnung Nr. 2408/92 gelten sollten. In Bezug auf Militärflughäfen, die für gewerbliche Flüge genutzt werden, wurde die Auffassung vertreten, dass für diese Flüge eine vergleichbare Kontrolle wie auf gewerblichen Flughäfen durchgeführt werden sollte.

Artikel 4
Gemeinsame Normen

- (1) Die gemeinsamen **grundlegenden** Normen für Sicherheitsmaßnahmen auf Flughäfen und die technischen Spezifikationen für Ausrüstungen für die Luftsicherheit sind im Anhang niedergelegt.
- (2) Die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung und technischen Anpassung der in Absatz 1 genannten gemeinsamen Normen und technischen Spezifikationen werden nach dem Verfahren des Artikels 8 Absatz 3 erlassen, wobei den verschiedenen Betriebsformen gebührend Rechnung zu tragen ist.¹

Artikel 5²
Nationales Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt

- (1) **Innerhalb eines Monats nach Inkrafttreten dieser Verordnung** beschließt jeder Mitgliedstaat ein nationales Sicherheitsprogramm, **einschließlich eines Qualitätssicherungssystems³**, um zu gewährleisten, dass die in Artikel 4 Absatz 1 genannten gemeinsamen Normen und die nach Artikel 4 Absatz 2 erlassenen Maßnahmen ab dem in diesen Maßnahmen festgelegten Zeitpunkt angewandt werden.
- (2) **Ungeachtet der Tatsache, dass innerhalb eines Mitgliedstaats eine oder mehrere Stellen für Sicherheitsaspekte zuständig sein können**, benennt jeder Mitgliedstaat **eine amtliche Stelle⁴ [...] ⁵**, die für die Koordinierung und Überwachung der Durchführung des Sicherheitsprogramms zuständig ist.

¹ NL legte einen Prüfungsvorbehalt ein und ersuchte um Präzisierung, welche Punkte unter das Ausschussverfahren fallen bzw. Gegenstand eines neuen Vorschlags sind.

² D und NL äußerten Bedenken hinsichtlich des Zeitrahmens für die Festlegung der einzelstaatlichen Programme. F war der Auffassung, dass hierfür ein Termin vorgesehen werden sollte, und legte einen Prüfungsvorbehalt ein.

³ Vorschlag der Kommission in Verbindung mit Artikel 7.

⁴ UK schlug den Ausdruck "Stelle" vor. Die Kommission könnte dem zustimmen, falls die terminologische Einheitlichkeit mit dem Anhang gewahrt wird.

⁵ ["zuständige Behörde" wurde gestrichen]. A und I legten einen Prüfungsvorbehalt ein, da es in ihren Ländern mehrere zuständige Behörden gibt.

Artikel 6¹
Strengere Maßnahmen

Den Mitgliedstaaten steht es frei, Maßnahmen anzuwenden, die strenger sind als die Maßnahmen dieser Verordnung. **Sobald wie möglich nach deren Anwendung [...] unterrichten die Mitgliedstaaten die** Kommission und die anderen Mitgliedstaaten über die Art dieser Maßnahmen und, **so weit möglich, über** die Gründe hierfür. [Sollten diese Maßnahmen nach Auffassung der Kommission diskriminierend oder unnötig restriktiv und in Anbetracht der besonderen Umstände ungerechtfertigt sein, so kann sie nach den Verfahren des Artikels 8 Absatz 2 entscheiden, dass die Maßnahmen aufgehoben werden.]

Artikel 7²
Überwachung der Einhaltung der Vorschriften

- (1) Die Spezifikationen für das von den Mitgliedstaaten einzuführende Qualitätssicherungssystem werden nach dem Verfahren des Artikels 8 Absatz 3 festgelegt. Dieses System stützt sich auf bestbewährte Methoden und erlaubt es, Mängel rasch aufzuspüren und zu beheben.
- (2) Die Kommission führt in Zusammenarbeit mit [...] der **amtlichen Stelle gemäß Artikel 5 Absatz 2** Inspektionen durch, um die Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung durch die Mitgliedstaaten zu überwachen. Die Verfahren für die Durchführung derartiger Inspektionen werden nach dem Verfahren des Artikels 8 Absatz 3 beschlossen.

¹ D, F, IRL, I und S legten einen Prüfungsvorbehalt ein. UK, die von D, F und FIN unterstützt wurde, beanspruchte das Recht (und die Pflicht), im Falle einer unmittelbaren Bedrohung strengere Maßnahmen anzuwenden. UK, die von verschiedenen Delegationen wie D, FIN, IRL, I und P unterstützt wurde, beantragte die Streichung des dritten Satzes. Die Kommission ist gegen diese Streichung, da hierdurch der Charakter des Textes verändert würde.

² Verschiedene Delegationen wünschten nähere Angaben darüber, wie das Inspektionssystem in der Praxis funktionieren würde, und verwiesen insbesondere auf die Notwendigkeit einer Koordinierung zwischen den verschiedenen beteiligten Stellen (ICAO, ECAC usw.). Die Kommission erklärte, dass die Inspektionen von nationalen Experten durchgeführt werden könnten, die zur Kommission abgeordnet werden. Diese Frage soll in der multidisziplinären Ad-hoc-Gruppe erörtert werden. Die Kommission erbat Beiträge von den Experten der Mitgliedstaaten. D, F, I und NL legten einen Prüfungsvorbehalt ein.

(3) Die Bediensteten, die von der Kommission mit der Durchführung von Inspektionen gemäß Absatz 2 beauftragt werden, üben ihre Befugnisse nach Vorlage einer schriftlichen Vollmacht aus, in der Gegenstand und Zweck der Inspektion sowie das Datum ihres Beginns angegeben sind. Die Kommission unterrichtet den betreffenden Mitgliedstaat rechtzeitig über die bevorstehende Inspektion und die Identität der bevollmächtigten Bediensteten. Der betreffende Mitgliedstaat verweigert sich solchen Inspektionen nicht und stellt sicher, dass betroffene Stellen und Personen sich den Inspektionen ebenfalls nicht verweigern.

(4) Die Kommission übermittelt die Inspektionsberichte dem betreffenden Mitgliedstaat, der innerhalb von drei Monaten nach der Unterrichtung mitteilt, welche Maßnahmen zur Behebung eventueller Mängel ergriffen wurden. Der Bericht und die Antwort [...] **der amtlichen Stelle gemäß Artikel 5 Absatz 2** werden dem nach Artikel 8 Absatz 1 eingesetzten Ausschuss übermittelt.

(5) Die Inspektionsberichte und die Antwort der Mitgliedstaaten [...] **unterliegen der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission.**¹ **Die Mitgliedstaaten behandeln diese Informationen vertraulich, wenn sie sich auf andere Mitgliedstaaten beziehen.**

Artikel 8

Ausschuss

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Beratungsverfahren nach Artikel 3 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikeln 7 und 8 anzuwenden.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikeln 7 und 8 anzuwenden.

¹ S legte einen Prüfungsvorbehalt ein.

(4) Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf einen Monat festgesetzt.

Artikel 9¹

Veröffentlichung von Informationen

Die Kommission veröffentlicht jährlich einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung und die Lage in der Gemeinschaft im Bereich der Luftverkehrssicherheit, wobei sie Schlussfolgerungen aus den Inspektionsberichten zieht.

Artikel 10

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments

Die Präsidentin

Im Namen des Rates

Der Präsident

¹ Da Sicherheitsmaßnahmen geheimschutzwürdig sind, wurde die Frage der Vertraulichkeit aufgeworfen. Die Kommission teilte die Auffassung, dass dieser Aspekt angemessen geregelt werden sollte, eventuell in besonderen Bestimmungen.

ANHANG¹

Gemeinsame Normen für Sicherheitsmaßnahmen und technische Spezifikationen für Ausrüstungen für die Luftverkehrssicherheit.

1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

- 1.1. "Luftseite": Die Bewegungsflächen eines Flughafens, angrenzendes Gelände und angrenzende Gebäude bzw. Teile davon, die einer Zugangskontrolle unterliegen.
- 1.2. "Sicherheitsüberprüfung": Eine Überprüfung der Identität einer Person und ihres Werdegangs, einschließlich etwaiger Vorstrafen, als Teil der Beurteilung der persönlichen Eignung für den unbegleiteten Zugang zu Sicherheitsbereichen.
- 1.3. "Fortlaufende Stichprobenkontrolle": Die Kontrollen erfolgen während der gesamten Dauer der Tätigkeit, jedoch in Form von Stichproben.
- 1.4. "EDS": Ein Sprengstoff-Erkennungssystem ist ein System oder eine Kombination unterschiedlicher Technologien, das/die in der Lage ist, Sprengstoff im Gepäck, ungeachtet des Materials, aus dem das Gepäckstück besteht, zu erkennen und dies mittels eines Alarmsignals anzuzeigen.
- 1.5. "EDDS": Ein Sprengkörper-Erkennungssystem ist ein System oder eine Kombination unterschiedlicher Technologien, das/die in der Lage ist, Sprengkörper im Gepäck, ungeachtet des Materials, aus dem das Gepäckstück besteht, durch Erkennung eines oder mehrerer Bestandteile eines Sprengkörpers aufzuspüren und dies mittels eines Alarmsignals anzuzeigen.
- 1.6. "Im Frachtraum befördertes Gepäck": Vom Fluggast aufgegebenes Gepäck, das weitergeleitet oder auf andere Weise abgeliefert, unter der Aufsicht des Luftfahrtunternehmens einer Sicherheitskontrolle unterzogen und zwecks Beförderung in den Frachtraum des Luftfahrzeugs verladen wird.
- 1.7. "Bekannter Versender":
 - a) Bei Fracht: Der Versender von Gegenständen für die Beförderung als Luftfracht auf eigene Rechnung, der in geschäftlicher Beziehung mit einem reglementierten Beauftragten oder einem Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage der in dieser Verordnung angegebenen Kriterien steht.
 - b) Bei Post: Der Versender von Postsendungen zur Beförderung als Luftfracht auf eigene Rechnung, der in geschäftlicher Beziehung mit einer reglementierten Postbehörde/-verwaltung steht.

¹ Von den Sachverständigen am 8. November 2001 geänderter Entwurf des Anhangs.

- 1.8. "Landseite": Der Bereich eines Flughafens, bei dem es sich nicht um die Luftseite handelt und der alle öffentlich zugänglichen Bereiche umfasst.
- 1.9. "Post": Briefsendungen und andere Gegenstände, die einer Postverwaltung übergeben wurden und von einer solchen ausgeliefert werden sollen. Die Mitgliedstaaten legen die Definition für Postbehörde/-verwaltung fest.
- 1.10. "Sicherheitsbereich": Alle Abflugbereiche zwischen den Sicherheitskontrollpunkten und dem Luftfahrzeug, das Vorfeld, Gepäckabfertigungsbereiche, Fracht-Lagerhallen, Postzentren und Einrichtungen der Reinigungs- und Bordverpflegungsdienste auf der Luftseite.
- 1.11. "Sicherheitskontrolle": Die Anwendung technischer oder sonstiger Mittel, die dazu dienen, Sprengstoffe oder andere gefährliche Gegenstände, die für einen unrechtmäßigen Eingriff benutzt werden können, zu identifizieren und/oder aufzuspüren.
- 1.12. "Reglementierter Beauftragter": Eine Agentur oder ein Spediteur, die/der in geschäftlicher Beziehung mit einem Luftfahrtunternehmen steht und Sicherheitskontrollen durchführt, die von der zuständigen Behörde in Bezug auf Fracht, Kurier- und Expresssendungen oder Post anerkannt oder vorgeschrieben sind.
- 1.13. "Abfertigungsgebäude": Das Hauptgebäude oder die Gruppe von Gebäuden für die Abfertigung der Fluggäste im gewerblichen Luftverkehr und das Besteigen der Luftfahrzeuge.

2. SICHERHEITSMASSNAHMEN AUF FLUGHÄFEN

2.1. Anforderungen an die Flughafenplanung

Bei der Auslegung von Flughäfen, Fluggastabfertigungsgebäuden, Frachtabfertigungsgebäuden und anderen Flughafengebäuden mit direktem Zugang zur Luftseite sind die grundlegenden Anforderungen für folgende Punkte zu berücksichtigen:

- a) Sicherheitsmaßnahmen für Fluggäste einschließlich Handgepäck, aufgegebenem Gepäck und dessen Kennzeichnung;
- b) Sicherheitsmaßnahmen für Fracht, Expresssendungen, Post und Versorgungsgüter;

- c) Schutz von und kontrollierter Zugang zu
 - i) zugangsbeschränkten Bereichen von Abfertigungsgebäuden,
 - ii) getrennten Abfertigungsbereichen für die Abfertigung und das Anbordgehen von besonders gefährdeten Fluggästen,
 - iii) der Luftseite,
 - iv) anderen sicherheitsempfindlichen Bereichen und Einrichtungen;
- d) effizienter Einsatz von Sicherheitsausrüstungen.

2.2. Eine **Kontrolle des Zugangs zur Luftseite**, zu *zugangsbeschränkten Teilen des Abfertigungsgebäudes und anderen Sicherheitsbereichen* von Flughäfen sowie zu Luftfahrzeugen ist vorzusehen und durchzuführen.

2.2.1. Sicherheitsbereiche

Auf jedem Flughafen werden Sicherheitsbereiche ausgewiesen; der Zugang zu diesen Bereichen unterliegt der Kontrolle.

2.2.2. Abgrenzung zwischen Landseite und Luftseite

Landseitige und luftseitige Bereiche sind voneinander abzugrenzen. Übergänge zwischen diesen Bereichen sind zu sichern.

2.2.3. Abfertigungsgebäudebereiche

Alle Abfertigungsgebäudebereiche, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, sind ständig zu überwachen. Abfertigungsgebäude sind durch Streifen zu sichern, und Fluggäste und andere Personen sind durch Sicherheitspersonal zu überwachen.

2.2.3.1. Die Luftfahrtunternehmen sind anzuhalten und dabei zu unterstützen, die Kontrolle über ihnen landseitig zugewiesene Bereiche und über ihre Fluggäste luftseitig auszuüben.

2.2.4. Sonstige öffentliche Bereiche

Es sind Mittel für die Kontrolle des Zugangs zu öffentlichen Bereichen in der Nähe von Luftfahrzeugbewegungsflächen (Aussichtsplattformen, Flughafenhotels und Parkplätzen) bereitzustellen. *Andere öffentliche Bereiche, die eine Überwachung erfordern, sind unter anderem: Einrichtungen, die sich immer auf der Landseite befinden, darunter reservierte Parkplätze und sonstige öffentliche Parkplatzbereiche, Zufahrten zu Abfertigungsgebäuden und öffentliche Zufahrtsstraßen, Einrichtungen von Autovermietungen, Taxistandplätze und Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln sowie alle Hotelanlagen auf dem Flughafengelände.*

Für den Fall einer Verschärfung der Bedrohungslage sind Vorkehrungen für eine kurzfristige Schließung solcher öffentlichen Bereiche zu treffen. Die Bereiche sind durch Streifengänge von Sicherheitspersonal zu sichern, solange sie der Öffentlichkeit zugänglich sind.

2.2.5. Zugangskontrolle

2.2.5.1. Der Zugang zur Luftseite und anderen zugangsbeschränkten Bereichen ist jederzeit zu kontrollieren, um den Zutritt Unbefugter zu verhindern und sicherzustellen, dass kein für einen unrechtmäßigen Eingriff geeigneter Gegenstand an Bord eines Luftfahrzeugs oder in einen zugangsbeschränkten Teil eines Flughafen-Abfertigungsgebäudes gebracht werden kann. Solche Gegenstände sind beispielhaft in Anlage A aufgeführt.

- a) *Personal, das Zugang zu Sicherheitsbereichen haben muss, ist einer Sicherheitsüberprüfung zu unterziehen, die sich auf die fünf vorangegangenen Jahre erstreckt.*
- b) *Personal, das Zugang zu Sicherheitsbereichen haben muss, muss außerdem regelmäßige Schulungen in Luftverkehrssicherheit (siehe Abschnitt 2.5) einschließlic der Risiken für die Luftverkehrssicherheit erhalten und angewiesen werden, Vorfälle, die eine Bedrohung für die Luftverkehrssicherheit darstellen können, den zuständigen Flughafenbehörden oder der Polizei zu melden.*

c) *Personal, das Zugang zu Sicherheitsbereichen haben muss, ist zusammen mit allen mitgeführten Gegenständen einer Sicherheitskontrolle zu unterziehen. Wenn dies nicht durchführbar ist, werden alle mitgeführten Gegenstände einer Stichproben-Sicherheitskontrolle unterzogen; die Häufigkeit der Stichproben richtet sich nach den von den zuständigen Behörden in den einzelnen Mitgliedstaaten durchgeführten Risikobewertungen. Die Stichprobenkontrolle wird auf alle Gegenstände ausgedehnt, die von Dienstleistern, auch im Zusammenhang mit Reinigung, Bordverpflegung, Verkauf zollfreier Waren, sowie von anderen Beteiligten mit Zugang zum Luftfahrzeug an Bord des Luftfahrzeugs gebracht werden. Die Kontrollen müssen ebenso sorgfältig sein wie für Fluggäste und ihr Handgepäck.*

2.2.5.2. An jedem Flughafen ist das gesamte am Flughafen beschäftigte oder häufig am Flughafen verkehrende Personal (einschließlich der Beschäftigten des Flughafens und der Luftfahrtunternehmen sowie anderer Unternehmen und Stellen) mit Ausweisen auszustatten. Die Ausweise tragen den Namen und ein Lichtbild des Inhabers. Der Ausweis hat nur eine begrenzte Geltungsdauer. Vor der Ausgabe *muss* eine *Sicherheitsüberprüfung durchgeführt werden*. Die Flughafenbehörde legt fest, unter welchen Bedingungen häufig verkehrenden Personen ein Flughafenausweis ausgestellt wird.

2.2.5.3. Der Ausweis ist jederzeit sichtbar zu tragen.

2.2.5.4. Die Flughafenbehörde stellt Passierscheine für Fahrzeuge aus, die zwischen Landseite und Luftseite verkehren müssen. Der Passierschein ist auf das betreffende Fahrzeug bezogen und an einer gut sichtbaren Stelle des Fahrzeugs anzubringen. Anderen Fahrzeugen, die Zufahrt zur Luftseite erhalten müssen, ist die Zufahrt nur nach Überprüfung und Ausstellung eines zeitweiligen Passierscheins zu gewähren. Lediglich Fahrzeuge im Notfalleinsatz können von diesen Anforderungen ausgenommen werden.

- 2.2.5.5.** Ausweise und Fahrzeugpassierscheine sind an allen Zugängen zur Luftseite zu überprüfen, entweder mittels Sichtprüfung durch Sicherheitspersonal oder elektronisch durch ein automatisiertes System, das mindestens genauso wirksam sein muss.
- 2.2.5.6.** Fahrzeuge und Versorgungsgüter, die auf die Luftseite oder in andere zugangsbeschränkte Bereiche gebracht werden, sind *fortlaufend stichprobenartig* zu überprüfen, *um sicherzustellen, dass keine Sprengkörper, keine gefährlichen Gegenstände und keine Waffen in Sicherheitsbereiche gelangen.*
- 2.2.6. **Zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen in Vorfeldbereichen und anderen zugangsbeschränkten Bereichen****
- 2.2.6.1.** Vorfeldbereiche, andere Betriebsbereiche, die Umzäunung und angrenzende Bereiche außerhalb der Umzäunung, einschließlich der Bereiche in unmittelbarer Umgebung der Start- und Landebahnschwellen und der Rollwege, sind durch häufige Streifengänge zu sichern, wobei Zeitpunkt, Weg und Verfahren der Streifengänge zu wechseln sind. *Der Flughafen, die Luftfahrtunternehmen und andere Flughafenbenutzer ergreifen strenge, durchgreifende Maßnahmen, wenn Personen ohne sichtbar getragenen Ausweis angetroffen werden oder wenn Personen Bereiche betreten, zu denen ihnen der Zugang nicht gestattet ist.*
- 2.2.6.2.** Vorfeldbereiche und andere Abstellflächen sind ausreichend zu beleuchten; die Beleuchtung muss auch besonders gefährdete Abschnitte der Flughafengrenzen erfassen.
- 2.2.6.3.** Technik- und Instandhaltungsbereiche sind durch Zäune, Wachen, Streifen und Zugangskontrollen anhand von Ausweisen und Fahrzeugpassierscheinen zu schützen. Ähnliche Maßnahmen sind zum Schutz der Umzäunung und von Anlagen zur Stromversorgung, Umspannstationen, Navigationseinrichtungen, Kontrolltürmen und anderen Gebäuden, die von der Flugsicherung genutzt werden, sowie von Kraftstoffversorgungsanlagen und Kommunikationseinrichtungen zu treffen. Besondere Maßnahmen sind zur Abwehr von Anschlägen gegen Kraftstoff- und Kommunikationseinrichtungen zu treffen.

2.2.6.4. *Der Zugang zur Luftseite oder zu zugangsbeschränkten Bereichen über Räume von Pächtern, Wartungshangars, Frachteinrichtungen und andere Service-Gebäude und -Einrichtungen ist auf das unabdingbare Mindestmaß zu beschränken.*

2.2.7. Sicherheit von Luftfahrzeugen

2.2.7.1. Alle Luftfahrzeuge sind vor dem Ausgangsflug einer Sicherheitskontrolle zu unterziehen, mit der Waffen, Sprengstoffe und Sabotagegerät oder andere gefährliche Gegenstände aufgespürt werden können, die möglicherweise an Bord gebracht wurden.

- a) *Luftfahrzeuge, die nicht in Dienst waren, werden kontrolliert, unmittelbar bevor sie für einen Flug in einen zugangsbeschränkten Bereich gebracht werden; Luftfahrzeuge können auch zu einem früheren Zeitpunkt kontrolliert werden, müssen dann aber gesichert (z.B. versiegelt) oder bewacht werden;*
- b) *diese Kontrollen vor dem Ausgangsflug werden als **Luftfahrzeugkontrollen** bezeichnet; sie umfassen eine eingehende Untersuchung des Innenraums des Luftfahrzeugs und des Luftfahrzeugäußeren zum Zwecke des Aufspürens von Waffen, Sprengstoff oder anderen gefährlichen Gegenständen. Eine nicht erschöpfende Liste der bei der Luftfahrzeugkontrolle zu durchsuchenden Bereiche ist in Anlage B wiedergegeben.*

2.2.7.2. Es sind geeignete Sicherheitsmaßnahmen und -einrichtungen zu schaffen, mit denen sichergestellt wird, dass bei einem Transitaufenthalt von aussteigenden Fluggästen keine Waffen, Sprengstoffe oder sonstigen gefährlichen Gegenstände an Bord von Luftfahrzeugen zurückgelassen werden.

- a) *Luftfahrzeuge, die in Dienst sind, sind zu kontrollieren, nachdem Passagiere von Bord gegangen sind bzw. sobald alle Dienstleister (Reinigung, Bordverpflegung, Verkauf zollfreier Waren usw.) die Kabine verlassen haben. Der Sicherheitsstatus des Luftfahrzeugs und der Kabine ist bis zum Abschluss des Anbordgehens und der Abflugvorbereitungen an aufrecht zu erhalten.*

- b) *Diese Transitkontrolle vor dem Abflug wird als **Kabinen- und Frachtraumkontrolle** bezeichnet und umfasst eine Untersuchung des Luftfahrzeuginnenraums, zu dem Fluggäste Zugang gehabt haben können, und eine Untersuchung des Frachtraums. Eine nicht erschöpfende Liste der bei der Kabinen- und Frachtraumkontrolle zu durchsuchenden Bereiche ist in Anlage B wiedergegeben.*

2.2.7.3. Es sind geeignete Kontrollsysteme zu betreiben, mit denen von Bord gegangene Transitfluggäste erfasst werden, die nach dem Transitaufenthalt nicht wieder an Bord gehen. Das Handgepäck und aufgegebenes Gepäck solcher Transitfluggäste darf nicht weiterbefördert werden.

2.2.8. Kontrolle des Zugangs zu abgestellten Luftfahrzeugen

2.2.8.1. Die Verantwortlichkeit für die Kontrolle des Zugangs zu abgestellten Luftfahrzeugen ist festzulegen. (*Generell ist das jeweilige Luftfahrtunternehmen für die Kontrolle des Zugangs zu dem Luftfahrzeug verantwortlich; das Luftfahrtunternehmen stellt sicher, dass der Flughafen geeignete Sicherheitskontrollen und -einrichtungen zur Verfügung stellt.*)

Der Zugang zu Luftfahrzeugen wird wie folgt kontrolliert:

- a) für Luftfahrzeuge, die in Dienst sind, wird der Zugang ab dem Beginn der Kabinen- und Frachtraumkontrolle bis zum Zurückstoßen (Push-back) kontrolliert, um die Gültigkeit der Kontrolle aufrecht zu erhalten;
- b) für Luftfahrzeuge, die nicht in Dienst sind und die kontrolliert und in einen Sicherheitsbereich verbracht wurden, wird der Zugang ab dem Beginn der Kontrolle bis zum Zurückstoßen kontrolliert, um die Gültigkeit der Kontrolle aufrecht zu erhalten.

2.2.8.2. Bei unbeaufsichtigten Luftfahrzeugen gilt Folgendes:

- a) *An Fluggastbrücken oder abgelegenen Standorten müssen die Kabinentüren geschlossen sein; befindet sich das Luftfahrzeug an einer Fluggastbrücke, muss die Brücke abgekoppelt werden, es sei denn, die Zugangstüren zu der Fluggastbrücke sind mit Schließvorrichtungen ausgerüstet und die Türen sind verschlossen oder verriegelt, so dass ein unrechtmäßiger Zugang vom Abfertigungsgebäude oder vom Vorfeld her ausgeschlossen ist; und*

- b) *an abgelegenen Standorten müssen ausfahrbare Treppen eingefahren und verriegelt sein. Bleiben diese Treppen ausgefahren, so müssen die Kabinentüren verriegelt sein, um unrechtmäßigen Zugang zu verhindern; und*
- c) *Luftfahrzeuge müssen nach einer Sicherheitskontrolle mit manipulationssicheren Siegelmarken gesichert werden; die Siegelmarken sind an folgenden Stellen anzubringen:*
 - i) *an allen Kabinentüren für Fluggäste, innen oder außen; und*
 - ii) *an allen geschlossenen Laderaum- und Zugangstüren und an nicht genutzten Außenluken; oder*
- d) *wenn nicht das gesamte Personal beim Zugang zu Sicherheitsbereichen kontrolliert wird, ist ein Bewacher für jedes Luftfahrzeug vorzusehen; oder*
- e) *wenn das gesamte Personal beim Zugang zu Sicherheitsbereichen kontrolliert wird, sind Streifen zu Fuß oder motorisierte Streifen vorzusehen, die jedes Luftfahrzeug mindestens alle dreißig Minuten kontrollieren; oder*
- f) *jedes Luftfahrzeug wird mit einer Überwachungskamera oder einer anderen Überwachungsmethode überwacht, die ausreicht, um unrechtmäßigen Zugang zu entdecken.*

2.2.8.3. Wird ein Luftfahrzeug während eines Schichtwechsels abgestellt, so ist eine *Luftfahrzeug-* oder Kabinenkontrolle durchzuführen, sobald alle Dienstleister (Reinigung, Bordverpflegung, Verkauf zollfreier Waren usw.) von Bord gegangen sind. Die leere Kabine wird in Einklang mit den Anforderungen für die Luftfahrzeug- bzw. Kabinen- und Frachtraumkontrolle durchsucht, und der Sicherheitsstatus des Luftfahrzeugs *ist bis zum Abschluss des Anbordgehens und der Abflugvorbereitungen aufrecht zu erhalten.*

Bei Überlegungen, wie der Zugang zu Luftfahrzeugen zu kontrollieren ist, sind Maßnahmen des Flughafenbetreibers zum Schutz des Bereichs, in dem das Luftfahrzeug abgestellt ist, zu berücksichtigen (das Luftfahrzeug sollte wenn möglich nicht in der Nähe der Umzäunung oder anderer leicht überwindbarer Absperrungen und in gut ausgeleuchteten Bereichen abgestellt werden).

2.2.8.4. *Sicherheitsverfahren zur Versiegelung des Luftfahrzeugs. Wenn der Sicherheitsstatus eines Luftfahrzeugs mit Hilfe einer Sicherheitsversiegelung nachgewiesen wird, sind manipulationssichere Siegel zu verwenden; eine angemessene Sicherheitsdurchsuchung ist durchzuführen, sobald ein Siegel zerstört wurde. Leitlinien für die Versiegelung von Luftfahrzeugen sind in der Anlage C enthalten.*

2.2.9. Sicherheitsmaßnahmen für die allgemeine Luftfahrt

2.2.9.1. Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt, die internationale Verkehrsflughäfen benutzen, dürfen nicht in unmittelbarer Nähe von Luftfahrzeugen abgestellt werden, für die Sicherheitsprogramme gelten, damit die Vorkehrungen dieser Programme nicht unterlaufen werden.

2.2.9.2. Es sind Vorkehrungen zur Trennung sicherheitskontrollierter Fluggäste auf Linien- oder Nichtlinienflügen von Insassen von Luftfahrzeugen der allgemeinen Luftfahrt zu treffen, wobei die folgenden Grundsätze und Methoden anzuwenden sind:

- a) auf größeren Flughäfen mit Linien- oder Nichtlinienflügen sind physische Vorkehrungen und/oder Sicherheitsmaßnahmen einzuführen, um ein Zusammenkommen von abfliegenden und ankommenden Insassen von Luftfahrzeugen der allgemeinen Luftfahrt mit anderen bereits sicherheitskontrollierten Fluggästen zu verhindern;
- b) wenn möglich passieren abfliegende und ankommende Insassen von Luftfahrzeugen der allgemeinen Luftfahrt ein getrenntes Abfertigungsgebäude für die allgemeine Luftfahrt und werden auf dem Vorfeld beim Ein- und Aussteigen von anderen sicherheitskontrollierten Fluggästen getrennt oder in einem besonderen Bus oder PKW unter ständiger Aufsicht befördert;

- c) steht kein getrenntes Abfertigungsgebäude zur Verfügung, gilt für Insassen von Luftfahrzeugen der allgemeinen Luftfahrt Folgendes:
- i) entweder passieren sie einen getrennten Teil des Abfertigungsgebäudes und werden zu und von ihrem Luftfahrzeug auf dem Vorfeld begleitet oder per Bus oder PKW befördert,
 - ii) oder sie unterliegen einer Sicherheitskontrolle, bevor sie den zugangsbeschränkten Bereich des Abfertigungsgebäudes betreten, wenn ein Betreten dieses Bereichs unvermeidlich ist,
 - iii) oder sie unterliegen je nach örtlichen Gegebenheiten anderen Sicherheitsmaßnahmen, mit denen dieselbe Wirkung erzielt wird.

2.3. Sicherheitsmaßnahmen für Fluggäste, Gepäck, Post und Fracht

2.3.1. Sicherheitskontrollen für Fluggäste und Handgepäck

2.3.1.1. Sicherheitskontrollen für Fluggäste

Alle abfliegenden Fluggäste und ihr Handgepäck sind vor dem Abflug mit Linien- oder Nichtlinienflügen einer Sicherheitskontrolle zu unterziehen, um sicherzustellen, dass kein Gegenstand an Bord gebracht wird, der zu einem unrechtmäßigen Eingriff benutzt werden könnte. Solche Gegenstände sind beispielhaft in Anlage A aufgeführt.

2.3.1.2. Kontrolle von Fluggästen und sonstigen Personen

Alle Fluggäste und sonstigen Personen, die die zugangsbeschränkten Bereiche des Abfertigungsgebäudes betreten, sind wie folgt zu kontrollieren:

- a) *Kontrolle durch Abtasten von Hand oder*

- b) *Kontrolle mit Hilfe von Metalldetektorschleusen. In den Fällen, in denen Metalldetektorschleusen zum Einsatz kommen, wird auch eine fortlaufende Stichprobenkontrolle von Hand der Fluggäste vorgenommen, die die Schleuse passiert haben. In diese Kontrolle von Hand sind alle Fluggäste einzubeziehen, bei denen die Alarmfunktion der Schleuse ausgelöst wurde, sowie andere Fluggäste, bei denen die Alarmfunktion nicht ausgelöst wurde; ferner gilt Folgendes:*
- i) *Wenn die Alarmfunktion ausgelöst wurde, muss die betreffende Person die Metalldetektorschleuse erneut durchschreiten oder*
 - ii) *mit Hilfe eines Metalldetektor-Handgeräts oder von Hand kontrolliert werden.*
- c) *Die in Anlage A aufgeführten Gegenstände müssen aufgespürt werden; die Fluggäste müssen diese Gegenstände zurücklassen und aus ihrem Handgepäck entfernen, bevor ihnen der Zutritt in die zugangsbeschränkten Bereiche des Abfertigungsgebäudes gestattet wird.*
- d) *Die Metalldetektorschleuse ist so zu kalibrieren, dass kleine Gegenstände wie Rasiermesser und Teppichschneider entdeckt werden. Die Geräte sind täglich zu prüfen, um sicherzustellen, dass derartige Gegenstände die Alarmfunktion auslösen.*

2.3.1.2.2. Ausnahmen von den Kontrollvorschriften

Kontrolle von Diplomaten und anderen bevorrechtigten Personen

Vorbehaltlich der Bestimmungen des Wiener Übereinkommens über diplomatische Beziehungen sind Diplomaten und andere bevorrechtigte Personen und ihr persönliches Gepäck, ausgenommen „Diplomatenpost“, Sicherheitskontrollen zu unterziehen. Personal der Luftfahrtunternehmen, das für die Annahme von Diplomatenpost verantwortlich ist, hat sicherzustellen, dass die Diplomatenpost tatsächlich von ordnungsgemäß berechtigten Beauftragten der betreffenden diplomatischen Vertretung versandt wurde. Diplomatische Kuriere und ihr persönliches Gepäck sind von Sicherheitskontrollen nicht ausgenommen.

Nur die folgenden Personen dürfen von normalen Sicherheitskontrollen ausgenommen werden:

- a) Staatsoberhäupter;
- b) offizielle Regierungsgäste;
- c) Personen, die ordnungsgemäß autorisiert und von bewaffneten Begleitkräften begleitet werden;
- d) Vertreter von Strafverfolgungs- oder Militärbehörden im Dienst mit ordnungsgemäßen Ausweispapieren oder

2.3.1.3. Trennung von kontrollierten und nicht kontrollierten Fluggästen

Die Sicherheitsvorkehrungen an Flughäfen müssen verhindern, dass kontrollierte abfliegende Fluggäste mit ankommenden Fluggästen, die möglicherweise nicht nach dem Anforderungsniveau dieser Verordnung kontrolliert wurden, zusammenkommen. Können diese Fluggäste nicht physisch voneinander getrennt werden und haben ankommende Fluggäste ihr Luftfahrzeug an einem Flughafen bestiegen, an dem die Sicherheitsmaßnahmen den grundlegenden Anforderungen dieser Verordnung nicht entsprechen, dürfen ankommende Fluggäste nicht

- a) mit kontrollierten abfliegenden Fluggästen zusammenkommen, wenn sie keinen angemessenen Ausgleichsmaßnahmen unterzogen wurden;
- b) auf einen anderen Flug umsteigen, bevor sie einer Sicherheitskontrolle unterzogen wurden.

2.3.1.4. Sicherheitsvorkehrungen bei potenziell gefährlichen Fluggästen

- a) Für die Flugbeförderung der im Folgenden definierten Gruppen potenziell gefährlicher Fluggäste sind besondere Sicherheitsmaßnahmen einzuführen:
 - i) **Abgeschobene Personen**
Personen, die zuvor rechtmäßig oder unrechtmäßig in einen Staat eingereist sind und deren Ausreise von den zuständigen Behörden des betreffenden Staates förmlich angeordnet wurde.
 - ii) **Personen, denen die Einreise verweigert wurde**
Personen, denen die Einreise in einen Staat von den zuständigen Behörden verweigert wurde und die in den Staat, in dem sie die Reise angetreten haben, oder einen anderen Staat, in den sie einreisen dürfen, befördert werden.
 - iii) **Personen in Haft**
Personen, die sich in Untersuchungs- oder Strafhaft befinden und aus rechtlichen Gründen in einen anderen Staat zu befördern sind.

- iv) Undisziplinierte Fluggäste, die sich beim Anbordgehen offensichtlich normal verhalten haben, jedoch noch am Boden am Flughafen, während der Rollmanöver oder während des Fluges Störungen verursacht haben.

- b) Die zuständigen Behörden (Polizei, Einwanderungs- und/oder Justizvollzugsbehörden) sollten das betroffene Luftfahrtunternehmen rechtzeitig schriftlich über die geplante Beförderung potenziell gefährlicher Fluggäste informieren. Das Luftfahrtunternehmen hat den verantwortlichen Luftfahrzeugführer des betreffenden Luftfahrzeugs entsprechend zu informieren.

- c) Die schriftliche Information des Luftfahrtunternehmens und des verantwortlichen Luftfahrzeugführers gemäß Buchstabe b sollte folgende Angaben umfassen:
 - i) Angaben zur Person;
 - ii) Grund der Beförderung;
 - iii) Begleitperson(en), falls zutreffend;
 - iv) Risikobewertung durch die zuständigen Behörden;
 - v) vorherige Sitzbelegung, falls erforderlich;
 - vi) Art der verfügbaren Dokumente.

- d) Es sind die folgenden zusätzlichen Vorsichtsmaßnahmen zu treffen:
 - i) Strenge Kontrolle potenziell gefährlicher Fluggäste und ihres Gepäcks;
 - ii) Besteigen des Luftfahrzeugs vor allen anderen Fluggästen;
 - iii) keine Platzierung auf einem Gangsitz oder Sitz neben einem Notausgang;
 - iv) kein Alkoholausschank;
 - v) ausreichende Zahl von Begleitpersonen, falls zutreffend;
 - vi) Begleitpersonal sollte mit der Bordbesatzung kommunizieren können;
 - vii) keine öffentliche Bekanntgabe der Flüge, auf denen potenziell gefährliche Fluggäste befördert werden;
 - viii) erforderliche Festhaltemittel sind bereitzustellen.

2.3.1.5. Durchsuchung oder Durchleuchtung von Handgepäck

Die Kontrolle des Handgepäcks sollte von Hand oder mit Röntgengeräten erfolgen. Bei der Durchleuchtung des Handgepäcks *und in der Hand gehaltener Gegenstände ist wie folgt vorzugehen:*

- a) Der Bediener muss sich vergewissern, dass keine verdächtigen Gegenstände vorhanden sind. Im Zweifelsfall muss das Gepäckstück von Hand durchsucht oder *mit Hilfe des Spurendetektors kontrolliert werden; und*
- b) *eine vollständige Durchsuchung des Inhalts jedes Gepäckstücks von Hand hat besonders abzustellen auf verdächtige Anzeichen wie ungewöhnliches Gewicht, Inhalt des Gepäckstücks, Anzeichen von Manipulationen usw.; oder*
- c) *bei der Durchleuchtung mit herkömmlichen Röntgengeräten sind mindestens 20 % der Gepäckstücke von Hand zu durchsuchen, einschließlich derjenigen, die der Bediener für problematisch hält; oder*
- d) *Durchleuchtung mit Hilfe hochauflösender Röntgengeräte mit eingebautem und aktiviertem TIP-Modul (TIP: bedrohungsspezifische Bildprojektion). (Das TIP-Modul muss nach festgelegten Spezifikationen und Kriterien betrieben werden.) Die Daten aller TIP-Prüfläufe sind aufzuzeichnen und vom Sicherheitsunternehmen, das die Durchleuchtung vornimmt, aufzubewahren. Lediglich diejenigen Gepäckstücke, die der Bediener für problematisch hält, brauchen von Hand durchsucht zu werden, die Handdurchsuchung muss aber durch den Einsatz eines Spurendetektors ergänzt werden; oder*
- e) *Durchleuchtung mit speziellen EDS-Geräten oder Kontrolle mit geprüften Sprengstoff-Spürhunden; und*
- f) das Bedienpersonal darf Röntgenbilder nicht länger als 20 Minuten ununterbrochen sichten und die Sichtung von Röntgenbildern erst nach weiteren 40 Minuten wieder aufnehmen.

2.3.2. Handhabung des im Frachtraum beförderten Gepäcks

2.3.2.1. Begleitetes, im Frachtraum befördertes Gepäck ist auf dem Weg von der Gepäckaufgabestelle zum Luftfahrzeug vor Manipulationen zu schützen. *Hierzu sind folgende Maßnahmen zu treffen:*

- a) Im Frachtraum befördertes Gepäck wird nach der Gepäckkontrolle und vor der Verladung in das Luftfahrzeug im *Gepäckesammelbereich* des Flughafens aufbewahrt, zu dem nur Befugte Zutritt haben.
- b) *Jede unbefugte Person, die einen derartigen Gepäckesammelbereich oder Gepäcklagerbereich ohne Genehmigung betritt, ist anzuhalten und durch Bedienstete des Flughafenbetreibers oder des Luftfahrtunternehmens oder einer anderen zuständigen Behörde aus dem Bereich hinauszubegleiten.*
- c) *Aufgegebenes Gepäck darf vor der Verladung in das Luftfahrzeug nicht unbeaufsichtigt neben dem Luftfahrzeug abgestellt werden.*
- d) *Direkt umgeladenes Transfergepäck darf vor dem Verladen in das Luftfahrzeug nicht unbeaufsichtigt neben dem Luftfahrzeug oder auf dem Vorfeld abgestellt werden.*
- e) *Der Zugang zu Fundbüros im Abfertigungsgebäude wird eingeschränkt, um das Einschmuggeln verbotener Gegenstände in gelagertes Gepäck zu verhindern.*

2.3.2.2. Unbeschadet des Abschnitts 2.3.1.2 gelten die folgenden Sicherheitsanforderungen für alle Direktflüge:

- a) Die Fluggäste sind darauf hinzuweisen, dass ihr Gepäck keine nicht deklarierten elektrischen oder elektronischen Geräte enthalten darf und dass ihr aufgegebenes Gepäck einer Sicherheitskontrolle unterzogen werden kann.
- b) Die Fluggäste sind darauf hinzuweisen, dass aufgegebenes Gepäck eventuell nicht befördert wird, falls bei einer Sicherheitskontrolle nicht deklarierte elektrische oder elektronische Geräte aufgespürt werden.

- c) Fluggäste, die Gepäck aufgeben, sind aufzufordern, zur Sicherheit des Fluges beizutragen, indem sie Erklärungen zu Eigentum, Beaufsichtigung und Inhalt ihres Gepäcks abgeben und insbesondere elektrische oder elektronische Geräte im Gepäck deklarieren. Falls die Ergebnisse der Befragung es erforderlich machen, sind Fluggast und Gepäck einer Sicherheitskontrolle zu unterziehen. Das Personal, das diese Befragung durchführt, muss entsprechend geschult sein.
- d) Aufgegebenes Gepäck ist mit Röntengeräten, anderen technischen Mitteln oder von Hand zu kontrollieren, um so weit wie möglich sicherzustellen, dass es keine *Sprengkörper oder verbotenen Gegenstände wie die gemäß Anlage A* enthält. *Bei der Kontrolle von aufgegebenem Gepäck ist wie folgt vorzugehen:*
- i) Durchsuchung von Hand; oder
 - ii) *wenn herkömmliche Röntengeräte verwendet werden, sind mindestens 10 % der durchleuchteten Gepäckstücke auch einer Stichprobendurchsuchung von Hand zu unterziehen oder mit Hilfe von EDS/EDDS-Geräten oder geprüften Sprengstoff-Spürhunden zu kontrollieren; und*
 - iii) *wenn herkömmliche Röntengeräte verwendet werden, ist jedes Gepäckstück von ein und demselben Bediener an ein und derselben Stelle aus zwei unterschiedlichen Winkeln zu durchleuchten; oder*
 - iv) *wenn herkömmliche Röntengeräte verwendet werden, ist eine ergänzende Kontrolle mit einem Ausdünstungs- oder Spurendetektor durchzuführen; oder*
 - v) Durchleuchtung mit Hilfe eines herkömmlichen Röntengeräts mit eingebautem und aktiviertem TIP-Modul; oder
 - vii) Durchleuchtung mit Hilfe eines EDS-Geräts oder EDDS-Geräts.

2.3.2.4. Umgeladenes Gepäck und Transitgepäck ist den in Abschnitt 2 genannten Sicherheitsmaßnahmen zu unterziehen, sofern es nicht bereits an den Abflug- und Transitorten Maßnahmen unterzogen war, die denen gleichwertig sind, die durch diese grundlegenden Anforderungen vorgeschrieben werden.

2.3.3. Identifizierung des im Frachtraum beförderten Gepäcks

2.3.3.1. Es sind Maßnahmen einzuführen, nach denen die Luftfahrtunternehmen folgende Verpflichtungen einzuhalten haben:

- a) Aufgegebenes Gepäck darf nur angenommen und befördert werden, wenn es ordnungsgemäß äußerlich so gekennzeichnet ist, dass eine Zuordnung zu dem jeweiligen Fluggast möglich ist.
- b) Es ist zu gewährleisten, dass der Fluggast, zu dem das Gepäck gehört, über ein Beförderungsdokument für den beabsichtigten Flug verfügt.
- c) Es ist sicherzustellen, dass aufgegebenes Gepäck vor dem Verladen in das Luftfahrzeug in einem Bereich des Flughafens bereitgestellt wird, zu dem nur befugte Personen Zugang haben.

2.3.3.2. Unbegleitetes im Frachtraum befördertes Gepäck. Es sind Vorkehrungen zu treffen, mit denen sichergestellt wird, dass Fluggäste, die Gepäck aufgegeben haben, das Luftfahrzeug auch besteigen. Gepäck, das von seinem Besitzer getrennt wurde, darf erst nach Durchführung *folgender Sicherheitskontrollen* in ein Luftfahrzeug verladen werden.

- a) *Durchleuchtung mit EDS/EDDS-Geräten entsprechend den Leitlinien in Abschnitt 2 (d.h. CTX, L3 usw.); oder*
- b) *Durchleuchtung in Stufe 2 eines mehrstufigen EDS-Systems (hierbei wird auf Stufe 2 das Abbild jedes Gepäckstücks einer Sichtung durch den Bediener unterzogen); oder*
- c) *wenn herkömmliche Röntgeneräte verwendet werden, ist jedes Gepäckstück von ein und demselben Bediener an ein und derselben Stelle aus zwei unterschiedlichen Winkeln zu durchleuchten; oder*

- d) *Durchsuchung von Hand, gegebenenfalls ergänzt durch eine Kontrolle mit einem Ausdünstungs- oder Spurendetektor; oder*
- e) *Kontrolle mit geprüften Sprengstoff-Spürhunden.*

2.3.3.3. Wird aufgegebenes Gepäck in Sonderfällen - aufgrund einer Risikobewertung oder wegen besonderer Umstände auf einem Flughafen - anderen Sicherheitsmaßnahmen unterzogen, mit denen verhindert werden kann, dass Waffen oder andere Gegenstände eingebracht werden, die zu einem unrechtmäßigen Eingriff benutzt werden können, ist eine weitere Zuordnung der an Bord gehenden Fluggäste zu ihrem aufgegebenen Gepäck nicht erforderlich.

2.3.4. Fracht, Kurier- und Expresssendungen, Post und Unternehmenspost

2.3.4.1. Fracht, Kurier- und Expresssendungen

2.3.4.1.1. Anwendung

Alle Luftfahrtunternehmen, reglementierten Beauftragten und Versender müssen über ein vom Mitgliedstaat zugelassenes Frachtsicherheitsprogramm verfügen, in dem die Verfahrensschritte für die Entgegennahme, Behandlung und Bearbeitung von Fracht, Kurier- und Expresssendungen sowie Post beschrieben sind. Fracht und Kurier- und Expresssendungen, die mit Passagier- und Nurfrachtflugzeugen befördert werden, sind vor der Verladung ins Flugzeug Sicherheitskontrollen zu unterziehen. *Sobald die Sicherheitskontrollen - innerhalb oder außerhalb des Flughafengeländes - abgeschlossen sind, ist der Sicherheitsstatus der Sendungen aufrechtzuerhalten, bis diese ins Flugzeug verladen werden, und weiterhin bis zum Start des Flugzeugs beizubehalten.*

2.3.4.1.2. Sicherheitskontrollen

Mit den Sicherheitskontrollen sind folgende Ziele zu verfolgen:

- a) Es ist sicherzustellen, dass Annahme, Bearbeitung und Handhabung von Frachtgut durch ordnungsgemäß rekrutiertes und ausgebildetes Personal erfolgen.
- b) Es ist zu gewährleisten, dass Frachtgut keine unzulässigen Materialien nach Anlage A Ziffern iv und v enthält, indem
 - i) es von Hand oder physisch kontrolliert wird oder
 - ii) mit Röntgengeräten durchleuchtet wird oder
 - iii) mit EDS/EDDS-Geräten durchleuchtet wird oder
 - iv) in einer Druckkammer überprüft wird oder
 - v) andere technische oder biosensorische Mittel eingesetzt werden (z.B. Spürhunde, Spurendetektoren, Sprengstoff-Spürhunde usw.).

Können aufgrund der Art des Frachtguts keine der obigen Mittel und Methoden zur Sicherheitskontrolle angewendet werden, kann eine 24-stündige Sicherheitslagerung akzeptiert werden.

2.3.4.1.3. Ausnahmen

Die Sicherheitskontrollen nach Abschnitt 2 Buchstabe b brauchen bei folgendem Frachtgut nicht angewendet zu werden:

- Frachtgut, für das eine angemessene Rückverfolgbarkeit gegeben ist, so dass die Erreichung des Ziels von Abschnitt 2 Buchstabe b gewährleistet ist;
- Frachtgut, das von einem bekannten Versender entgegengenommen wurde;
- Umschlagsfracht gemäß der Begriffsbestimmung von Abschnitt 4;
- sterbliche menschliche Überreste mit bekannter Herkunft;
- lebende Tiere;
- Sendungen mit erklärterweise lebensrettenden Materialien;
- hochwertige Güter, die anhand von Standards kontrolliert wurden, die diesen grundlegenden Anforderungen mindestens gleichwertig sind;
- besonderes Nuklearmaterial.

2.3.4.1.4 Umschlagsfracht

Umschlagsfracht, die auf dem Luftweg ankommt, braucht nicht kontrolliert zu werden, sofern sie vor unberechtigten Eingriffen am Transitort geschützt wird. Andere Umschlagsfracht, beispielsweise auf dem Land- oder Schienenweg ankommende Fracht, die am Abgangsort oder unterwegs keinen Sicherheitskontrollen unterzogen wird, ist gemäß Abschnitt 2 Buchstabe b zu kontrollieren und vor unberechtigten Eingriffen zu schützen.

2.3.4.2 Post

2.3.4.2.1 Anwendung

Post, die mit Passagier-, Nurfracht- und Nurpostflugzeugen befördert wird, ist vor der Verladung ins Flugzeug Sicherheitskontrollen zu unterziehen.

2.3.4.2.2 Begriffsbestimmung

Als Post gelten Briefsendungen und andere Gegenstände, die einer Postverwaltung gemäß einzelstaatlicher Begriffsbestimmung übergeben wurden und von einer solchen ausgeliefert werden sollen.

2.3.4.2.3 Sicherheitskontrollen

a) Zeitempfindliche Post

Bei zeitempfindlicher Post (innerhalb von 48 Stunden zuzustellende Sendungen) verfolgen die Sicherheitskontrollen folgende Ziele:

- i) Es ist sicherzustellen, dass Annahme, Bearbeitung und Handhabung der Post durch ordnungsgemäß rekrutiertes und ausgebildetes Personal erfolgen.

- ii) Es ist so weit wie möglich zu gewährleisten, dass Post keine unzulässigen Materialien nach Anlage A Ziffern iv und v enthält, indem
 - sie von Hand oder physisch kontrolliert wird oder
 - mit Röntengeräten durchleuchtet wird oder
 - mit EDS/EDDS-Geräten durchleuchtet wird oder
 - in einer Druckkammer überprüft wird oder
 - andere verfahrensmäßige, technische oder biosensorische Mittel eingesetzt werden (z. B. Spürhunde, Spurendetektoren, Sprengstoff-Spürhunde usw.).
- iii) Es ist zu gewährleisten, dass Flugplan und Streckenführung der Flüge, auf denen die Post befördert werden soll, vertraulich bleiben.

b) Sonstige Post

Bei nicht zeitempfindlicher Post sind die unter Buchstabe a Ziffer ii aufgeführten Sicherheitskontrollen nur bei einem Teil der Post stichprobenartig durchzuführen.

2.3.4.2.4 Ausnahmen

Die Sicherheitskontrollen nach Abschnitt 3 Buchstabe a Ziffer ii brauchen bei folgendem Postgut nicht angewendet zu werden:

- Postgut, für das eine angemessene Rückverfolgbarkeit gegeben ist, so dass die Erreichung des Ziels von Abschnitt 2 gewährleistet ist;
- Briefe bis zu einem bestimmten Gewicht;
- sterbliche menschliche Überreste mit bekannter Herkunft;
- lebende Tiere;
- Sendungen mit erklärterweise lebensrettenden Materialien;
- hochwertige Güter, die nach Standards kontrolliert wurden, die diesen Maßnahmen mindestens gleichwertig sind;
- Umschlagspost gemäß der Begriffsbestimmung in Abschnitt 4.

2.3.4.2.5 Umschlagspost

Umschlagspost, die auf dem Luftweg ankommt, braucht nicht kontrolliert zu werden, sofern sie gegen unberechtigte Eingriffe am Transitort geschützt wird. Andere Umschlagspost, beispielsweise auf dem Land- oder Schienenweg ankommende Post, die am Abgangsort oder unterwegs keinen Sicherheitskontrollen unterzogen wird, ist zu kontrollieren und vor unberechtigten Eingriffen zu schützen.

2.3.4.3. Post und Material von Luftfahrtunternehmen

2.3.4.3.1. Anwendung

Post- und Materialsendungen eines Luftfahrtunternehmens, die im eigenen Luftfahrzeug befördert werden, sind vor der Verladung ins Flugzeug einer Sicherheitskontrolle zu unterziehen.

2.3.4.3.2. Begriffsbestimmung

Als Post- und Materialsendungen eines Luftfahrtunternehmens gelten interne Sendungen von Briefen und Material, wie beispielsweise Unterlagen, Versorgungsgüter, Ersatzteile, Bordverpflegungs- und Reinigungsartikel und sonstige Gegenstände, die zu eigenen Organisationseinheiten oder an Vertragspartner zur Benutzung im Flugbetrieb geliefert werden sollen.

2.3.4.3.3. Sicherheitskontrollen

- a) *Alle Sendungen von Unternehmenspost und Unternehmensmaterial des Luftfahrtunternehmens unterliegen folgenden Regelungen:*
 - i) *Sie werden einer Kontrolle und Sicherheitskontrolle durch das Luftfahrtunternehmen unterzogen, um sicherzustellen, dass keine verbotenen und nicht allgemein zugelassenen Gegenstände wie die in Anlage A aufgeführten in Unternehmenssendungen eingebracht werden.*
 - ii) *Es ist sicherzustellen, dass Unternehmenspost oder Unternehmensmaterial vor der Verladung ins Flugzeug nicht unbeaufsichtigt abgestellt werden.*
 - iii) *Das Luftfahrtunternehmen hat sicherzustellen, dass andere Sendungen von Unternehmenspost oder Unternehmensmaterial, die von einem Vertragspartner im Namen des Luftfahrtunternehmens befördert werden, wie beispielsweise Bordverpflegungsausrüstung und Vorräte, Reinigungsartikel und anderes von vertraglich verpflichteten Dienstleistern benutztes Material, vor der Verladung ins Flugzeug kontrolliert werden.*

- iv) *Gegenstände, die als Gefahrgut oder als gefährdendes Material eingestuft werden, dürfen nicht als Unternehmenspost oder Unternehmensmaterial in Luftfahrzeugen befördert werden; dies umfasst unter anderem: Sprengstoffe/Munition/brennbare Flüssigkeiten/ätzende Stoffe; alle Explosivstoffe oder brandauslösenden Stoffe, die allein oder zusammen mit anderen Gegenständen eine Explosion oder einen Brand verursachen können. Dazu gehören Sprengstoffe, Zündkapseln, Feuerwerkskörper, Benzin, andere brennbare Flüssigkeiten, Munition usw. oder Kombinationen davon. Ätzende oder giftige Stoffe, einschließlich Gase oder Gasbehälter, wie Sauerstoffflaschen und Sonstiges, unter Normaldruck oder in Druckbehältern.*

2.3.5 Schutz von Sicherheitskontrollpunkten

Alle Anstrengungen sind zu unternehmen, um das mit Sicherheitskontrollen betraute Personal angemessen zu schützen. Sicherheitskräfte sollten, wo dies praktisch durchführbar ist, an allen Sicherheitskontrollpunkten in Flughafenabfertigungsgebäuden postiert sein oder in ihrer unmittelbaren Nähe Streifengänge vornehmen.

2.3.6 Bordverpflegung, Vorräte und Versorgungsgüter von Luftfahrtunternehmen

2.3.6.1 Anwendung und Ziel

Es sind Maßnahmen zu treffen um sicherzustellen, dass Bordverpflegung, Vorräte und Versorgungsgüter an Bord von Passagierflugzeugen keine verbotenen Gegenstände enthalten, die die Sicherheit des Flugzeugs beeinträchtigen könnten.

2.3.6.2 Sicherheitskontrollen

- 2.3.6.2.1** Lieferanten und Dienstleister in den Bereichen Bordverpflegung, Reinigung, Bevorratung und Belieferung mit Versorgungsgütern haben notwendige Sicherheitsmaßnahmen einzuführen, mit denen verhindert wird, dass Waffen, Sprengstoffe und andere gefährliche Gegenstände in Bordvorräte, die auf Passagierflügen mitgeführt werden sollen, eingebracht werden können.

Dazu müssen mindestens die folgenden Sicherheitsmaßnahmen gehören:

- a) Ernennung eines Sicherheitsbeauftragten, der für die Durchführung und Beaufsichtigung der Sicherheitsmaßnahmen in dem Unternehmen verantwortlich ist.
- b) Bei der Einstellung von Mitarbeitern ist hohe Zuverlässigkeit zu fordern.
- c) Alle Mitarbeiter, die Zugang zu zugangsbeschränkten Bereichen und/oder Sicherheitsbereichen haben, müssen eine Sicherheitsüberprüfung durchlaufen haben und die Anweisungen des Flughafenbetreibers befolgen.
- d) Das Unternehmen verhindert den unbefugten Zutritt zu seinen Einrichtungen.
- e) Ist das Unternehmen außerhalb des Flughafens ansässig, ist sicherzustellen, dass Bordverpflegungs-lieferungen mit abgeschlossenen oder versiegelten Fahrzeugen durchgeführt werden.
- f) Es ist sicherzustellen, dass Bearbeitung und Handhabung von Bordverpflegungs-lieferungen durch ordnungsgemäß rekrutiertes und ausgebildetes Personal erfolgen.

2.3.6.2.2 Nach der Anlieferung von Bordverpflegung hat die Besatzung die Lieferungen stichprobenartig daraufhin zu prüfen, dass sie keine verbotenen Gegenstände enthalten und, sofern sie versiegelt sind, keine Anzeichen einer Manipulation vorliegen.

2.3.6.2.3 Lieferungen eines Unternehmens, das die Maßnahmen zur Sicherheitskontrolle nach Abschnitt 1 nicht vornimmt, sollten nicht an Bord eines Luftfahrzeugs genommen werden.

2.3.7. *Reinigungsartikel, Vorräte und Versorgungsgüter von Luftfahrtunternehmen*

2.3.7.1. *Anwendung und Ziel*

Von Luftfahrtunternehmen und Reinigungsunternehmen sind Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass Reinigungsartikel, Vorräte und Versorgungsgüter, die an Bord von Passagierflugzeugen gebracht werden, keine verbotenen Gegenstände enthalten, die die Sicherheit des Flugzeugs beeinträchtigen könnten.

2.3.7.2. Sicherheitskontrollen

2.3.7.2.1. *Lieferanten und Dienstleister in den Bereichen Reinigung, Bevorratung und Belieferung mit Versorgungsgütern sollten notwendige Sicherheitsmaßnahmen einführen, mit denen verhindert wird, dass Waffen, Sprengstoffe und andere gefährliche Gegenstände in Reinigungsartikel eingebracht werden, die auf Passagierflügen mitgeführt werden sollen.*

Dazu sollten mindestens die folgenden Sicherheitsmaßnahmen gehören:

- a) Ernennung eines Sicherheitsbeauftragten, der für die Durchführung und Beaufsichtigung der Sicherheitsmaßnahmen in dem Unternehmen verantwortlich ist.*
- b) Bei der Einstellung von Mitarbeitern sollte hohe Zuverlässigkeit gefordert werden.*
- c) Alle Mitarbeiter, die Zugang zu zugangsbeschränkten Bereichen haben, müssen eine Sicherheitsüberprüfung durchlaufen haben und die Anweisungen des Flughafenbetreibers befolgen.*
- d) Das Unternehmen verhindert den unbefugten Zutritt zu seinen Einrichtungen.*
- e) Ist das Unternehmen außerhalb des Flughafens ansässig, ist sicherzustellen, dass Lieferungen von Reinigungsartikeln mit abgeschlossenen oder versiegelten Fahrzeugen durchgeführt werden.*
- f) Für den Fall, dass die Fahrzeuge, die auf der Luftseite verwendet werden, in öffentlich zugänglichen Bereichen der Nicht-Luftseite geparkt werden, ist sicherzustellen, dass die Fahrzeuge vor Inbetriebnahme auf Fremdgegenstände durchsucht werden.*
- g) Es ist sicherzustellen, dass Bearbeitung und Handhabung von Bordverpflegungslieferungen durch ordnungsgemäß rekrutiertes und ausgebildetes Personal gemäß Abschnitt 1.1.9 erfolgen.*
- h) Zu den Gegenständen, die sich - über die üblichen Reinigungsartikel zur Erbringung der Dienstleistung hinaus - zum Gebrauch durch die Luftfahrtunternehmen in der Verantwortung der Reinigungsunternehmen befinden, zählen unter anderem: Decken, Kissen, Kopfhörer, Kopfstützen-Schutzbezüge, Toilettenartikel, Abfallsäcke, Papiertücher, Bordmagazine und sonstige Gegenstände.*
- i) Eine Überprüfung der Reinigungsartikel ist insbesondere dann vorzunehmen, wenn das Luftfahrtunternehmen die Artikel zusammen mit anderen Sendungen an seine anderen Außenstellen befördert und diese vom Reinigungsunternehmen auf dem Flughafenvorfeld angeliefert und in den Frachtraum des Flugzeugs verladen werden.*

2.3.7.2.2. *Nach der Anlieferung von Reinigungsmaterial sollte die Besatzung die Lieferungen stichprobenartig darauf hin überprüfen, dass sie keine verbotenen Gegenstände enthalten und, sofern sie versiegelt sind, keine Anzeichen einer Manipulation vorliegen.*

2.3.7.2.3. *Lieferungen eines Unternehmens, das die Maßnahmen zur Sicherheitskontrolle nach Abschnitt 2.3.10.3.1 nicht vornimmt, sollten nicht an Bord eines Luftfahrzeugs genommen werden.*

2.4 Sicherheitspersonal

Personen, deren Aufgaben ausschließlich oder teilweise die Wahrnehmung von Sicherheitsaufgaben umfassen, haben die folgenden Anforderungen zu erfüllen.

2.4.1 Qualifikation des Sicherheitspersonals

- a) Das Personal muss festgelegte Standards für die körperliche und geistige Eignung erfüllen.
- b) Die charakterliche Eignung ist vor der Einstellung durch eine hinreichende Sicherheitsüberprüfung zu gewährleisten.

2.4.1.1 *Qualifikation des Ausbildungspersonals für die Sicherheitsschulungen*

- a) *Führungskräfte und Ausbilder, die Sicherheitsschulungen für Sicherheitspersonal und Flughafenbodenpersonal entwickeln und durchführen, müssen im erforderlichen Umfang über die entsprechenden Zeugnisse, Kenntnisse und Erfahrungen verfügen, die mindestens Folgendes umfassen müssen:*
 - i) *Fünffährige Erfahrung im Bereich der Luftfahrtsicherheit;*
 - ii) *Besitz eines von einem Mitgliedstaat anerkannten Zeugnisses im Bereich der Luftfahrtsicherheit;*
 - iii) *notwendige Kenntnisse in folgenden Bereichen:*
 - 1. *Sicherheitssysteme und Zugangskontrolle;*
 - 2. *Kommunikationswege;*
 - 3. *Sicherheit am Boden und während des Fluges;*
 - 4. *Kontrollen vor dem Anbordgehen;*
 - 5. *Sicherheit von Gepäck und Fracht;*
 - 6. *Sicherheit des Luftfahrzeugs und Durchsuchungen;*
 - 7. *Notfallmaßnahmen;*
 - 8. *Waffen und nicht allgemein zugelassene Gegenstände;*
 - 9. *Beaufsichtigung von Bodendiensten;*

10. *Überblick zum Thema Terrorismus;*
 11. *andere sicherheitsbezogene Bereiche und Maßnahmen, die zur Erhöhung des Sicherheitsbewusstseins geeignet sind.*
- b) *Führungskräfte und Ausbilder, die mit der Sicherheitsschulung von Sicherheitspersonal und Flughafenbodenpersonal befasst oder hierfür verantwortlich sind, müssen eine jährliche Auffrischungsschulung im Bereich der Luftfahrtsicherheit und der neuesten sicherheitsbezogenen Entwicklungen absolvieren*

2.4.2 Schulung des Sicherheitspersonals

- a) Das Personal ist vor der Übernahme der Sicherheitsaufgaben, für die es eingesetzt werden soll, einer Erstunterweisung zu unterziehen.
- b) Das Personal hat regelmäßige Auffrischungsschulungen und gegebenenfalls Umschulungen für neue Ausrüstungen oder Verfahren zu durchlaufen.
- c) Der Ausbildungsumfang für das Sicherheitspersonal muss mindestens die folgenden Sicherheitsbereiche einbeziehen:
 1. *Sicherheitssysteme und Zugangskontrolle;*
 2. *Kommunikationswege;*
 3. *Sicherheit am Boden und während des Fluges;*
 4. *Kontrollen vor dem Anbordgehen;*
 5. *Sicherheit von Gepäck und Fracht;*
 6. *Sicherheit des Luftfahrzeugs und Durchsuchungen;*
 7. *Notfallmaßnahmen;*
 8. *Waffen und nicht allgemein zugelassene Gegenstände;*
 9. *Beaufsichtigung von Bodendiensten;*
 10. *Überblick zum Thema Terrorismus;*
 11. *andere sicherheitsbezogene Bereiche und Maßnahmen, die zur Erhöhung des Sicherheitsbewusstseins geeignet sind.*

Der Ausbildungsumfang kann je nach Bedarfslage im Bereich der Luftfahrtsicherheit und der technologischen Entwicklungen ausgeweitet werden.

2.4.3. Motivation des Sicherheitspersonals

Es sind geeignete Maßnahmen zu fördern, mit denen sichergestellt wird, dass das Sicherheitspersonal hoch motiviert ist, um seine Aufgaben wirksam durchzuführen.

2.5. Sonstiges Personal

Flugbesatzung und Flughafen-Bodenpersonal

Für alle Mitarbeiter des Flughafens und die Flugbesatzungen und das Bodenpersonal der Luftfahrtunternehmen ist ein Sicherheitsschulungsprogramm in Form einer Erstunterweisung und einer Auffrischungsschulung durchzuführen. Die Schulung soll zu einem erhöhten Sicherheitsbewusstsein sowie zu einer Verbesserung vorhandener Sicherheitssysteme beitragen. Sie umfasst folgende Bestandteile:

1. *Sicherheitssysteme und Zugangskontrolle;*
2. *Kommunikationswege;*
3. *Sicherheit am Boden und während des Fluges;*
4. *Kontrollen vor dem Anbordgehen;*
5. *Sicherheit von Gepäck und Fracht;*
6. *Sicherheit des Luftfahrzeugs und Durchsuchungen;*
7. *Notfallmaßnahmen;*
8. *Waffen und nicht allgemein zugelassene Gegenstände;*
9. *Beaufsichtigung von Bodendiensten;*
10. *Überblick zum Thema Terrorismus;*
11. *andere sicherheitsbezogene Bereiche und Maßnahmen, die zur Erhöhung des Sicherheitsbewusstseins geeignet sind.*

Die Sicherheitsschulung für alle Mitarbeiter des Flughafens und das Bodenpersonal der Luftfahrtunternehmen mit Zugang zu Sicherheitsbereichen muss die oben aufgeführten Bestandteile umfassen und mindestens aus einer dreistündigen theoretischen Schulung und einer einstündigen Einweisung an Ort und Stelle bestehen.

3. TECHNISCHE GERÄTESPEZIFIKATIONEN

Ausrüstungen für die Luftverkehrssicherheit müssen die Spezifikationen dieses Abschnitts erfüllen.

3.1. METALLENDETEKTOREN

3.1.1. Metalldetektorschleusen

Metalldetektorschleusen für die Fluggastkontrolle auf Flughäfen müssen folgende Anforderungen erfüllen:

- a) **herheit**
 - 1. Das Gerät muss in der Lage sein, kleinste Gegenstände aus verschiedenen Metallen mit einem geringen Eisenmetallanteil unter allen vorhersehbaren Umständen aufzuspüren.
 - 2. Das Gerät muss in der Lage sein, Metallgegenstände unabhängig von ihrer Ausrichtung und Lage innerhalb des Schleusenrahmens aufzuspüren.
 - 3. Die Empfindlichkeit des Geräts muss innerhalb des gesamten Schleusenrahmens so gleichförmig wie möglich sein und sollte stabil bleiben; sie ist regelmäßig zu überprüfen.
- b) **Betriebsanforderungen**

Die Gerätefunktion darf durch die Umgebung nicht beeinträchtigt werden.
- c) **Alarmgebung**

Die Metallerkennung muss automatisch angezeigt werden, so dass der Bediener keinen Auslegungsspielraum hat (Anzeige "Durchlass"/"kein Durchlass").
- d) **Bedienelemente**
 - 1. Das Gerät muss so eingestellt werden können, dass alle spezifizierten Erkennungsanforderungen erfüllt werden; die Lautstärke des Tonalarms muss ebenfalls einstellbar sein.
 - 2. Die Bedienelemente zur Einstellung der Erkennungsempfindlichkeit müssen so ausgelegt sein, dass ein unbefugter Zugang ausgeschlossen ist. Die Einstellungen müssen eindeutig angezeigt sein.
- e) **Kalibrierung**

Die Kalibrierverfahren dürfen Unbefugten nicht zugänglich sein.

3.1.2. Metalldetektor-Handgeräte

Metalldetektor-Handgeräte für die Fluggastkontrolle müssen folgende Anforderungen erfüllen:

- a) Das Gerät muss in der Lage sein, sehr geringe Metallmengen unter allen vorhersehbaren Umständen ohne Berührung aufzuspüren. Es sollte so empfindlich sein, dass eine Masse von 5 g Metall in 5 cm Entfernung aufgespürt wird.
- b) Das Gerät muss sowohl Eisen- als auch Nichteisenmetalle erkennen.
- c) Die Detektorspule ist so zu gestalten, dass die Position des aufgespürten Metalls leicht auszumachen ist.
- d) Das Gerät muss mit akustischem und/oder optischen Alarmgebern ausgestattet sein.

3.2. NORMEN UND PRÜFVERFAHREN FÜR RÖNTGENGERÄTE

3.2.1. Anwendbarkeit

- a) Geräte
Diese Anforderungen und Leitlinien für Röntgen-Sicherheitsgeräte gelten für alle mit Röntgenstrahlen arbeitenden Durchleuchtgeräte, die ein vom Bediener zu interpretierendes Bild erzeugen. Dazu gehören herkömmliche Röntgendurchleuchtgeräte ebenso wie EDS/EDDS-Geräte, die im Anzeigemodus betrieben werden.
- b) Gegenstände
Diese Anforderungen und Leitlinien für Röntgen-Sicherheitsgeräte gelten für alle zu durchleuchtenden Gegenstände, unabhängig von Art und Größe des Gegenstands.
Jeder Gegenstand, der an Bord eines Luftfahrzeugs gebracht werden soll und zu durchleuchten ist, ist nach demselben Standard zu durchleuchten.

3.2.2. Leistungsanforderungen

a) Sicherheit

Das Röntgengerät muss die notwendige Auflösung, Durchdringung und Unterscheidungsfähigkeit aufweisen, damit die in Anlage A aufgeführten Gegenstände, die nicht an Bord gebracht werden dürfen, erkannt werden.

b) Prüfungen

Die Leistung ist mit geeigneten Prüfverfahren zu bewerten.

c) Betriebsanforderungen

Das Röntgengerät muss alle Gegenstände, die in den Gerätetunnel passen, vollständig abbilden. Es dürfen keine Ecken abgeschnitten werden.

Die Verzerrung des Abbilds des Gegenstands muss auf ein Mindestmaß beschränkt sein.

Das Transportband des Geräts muss Markierungen aufweisen, an welchen Stellen die Gepäckstücke auf dem Band zu platzieren sind, um ein optimales Abbild zu erhalten.

Kontrastdarstellung: Das Röntgengerät muss in der Lage sein, Gruppen von Graustufen anzuzeigen (kleinerer Abtastbereich).

Das Abbild aller Teile des durchleuchteten Gegenstands muss mindestens 5 Sekunden lang angezeigt werden. Zusätzlich muss der Bediener die Möglichkeit haben, das Band anzuhalten und erforderlichenfalls rückwärts laufen zu lassen, wenn eine genauere Prüfung nötig ist.

Bildschirmgröße: Der Bildschirm muss groß genug sein, um eine komfortable Bedienung zu ermöglichen (in der Regel 14 Zoll und mehr).

Bildschirmeigenschaften: Die Bildschirmanzeige muss flimmerfrei sein und mindestens 800 Zeilen aufweisen (in der Regel 1024*1024 Bildpunkte, d.h. hochauflösender Bildschirm).

Werden zwei Bildschirme eingesetzt, muss ein Bildschirm ein Monochrom-Gerät sein.

Das Röntgengerät muss Materialien anzeigen, die es nicht durchleuchten kann.

Das Röntgengerät muss organische und anorganische Materialien jeweils besonders anzeigen („Stripping“).

Das System muss gefährliche Gegenstände automatisch erkennen, um dem Bediener die Aufgabe zu erleichtern.

d) Instandhaltung

Unbefugte Änderungen, einschließlich Instandhaltungs- oder Instandsetzungsarbeiten, dürfen nicht vorgenommen werden. Änderungen der Hardware- oder Software-Konfiguration des Geräts dürfen nur vorgenommen werden, wenn überprüft wurde, dass sich die Abbildungsleistung nicht verschlechtert.

Die Zusammensetzung des Werkstoffs des Transportbands darf nur geändert werden, wenn überprüft wurde, dass dies die Abbildungsleistung nicht verändert.

Ist zu Instandhaltungs- oder Aktualisierungszwecken ein Modemzugang vorhanden, ist der Zugang zu kontrollieren und zu überwachen.

Anlage A

Leitlinien für die Einstufung von Waffen, gefährlichen Gütern und nicht allgemein zugelassenen Gegenständen, die in zugangsbeschränkten Flughafenbereichen und Fluggastkabinen von Luftfahrzeugen verboten sind

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

- i) **Feuerwaffen:** Alle Waffen, mit denen ein Schuss durch Explosionskraft oder Druckluft oder Gas abgefeuert werden kann, einschließlich Start- und Leuchtpistolen.
- ii) **Messer und Schneidwerkzeuge:** schließt Säbel, Schwerter, Teppichmesser, Jagdmesser, Andenkenmesser, Kampfsportgeräte, Werkzeuge und andere Messer mit Klingen ab 6 cm Länge und/oder Messer, die nach einzelstaatlichem Recht verboten sind, ein.
- iii) **Schlagwaffen:** Totschläger, Schlagstöcke, Baseballschläger und ähnliche Gegenstände.
- iv) **Sprengstoffe/Munition/brennbare Flüssigkeiten/ätzende Stoffe:** alle Explosivstoffe oder brandauslösenden Stoffe, die allein oder zusammen mit anderen Gegenständen eine Explosion oder einen Brand verursachen können. Dazu gehören Sprengstoffe, Zündkapseln, Feuerwerkskörper, Benzin, andere brennbare Flüssigkeiten, Munition usw. oder Kombinationen davon. Ätzende oder giftige Stoffe, auch Gase in Behältern unter Normaldruck oder in Druckbehältern.
- v) **Abwehrmittel:** Tränengas, Reizgas und ähnliche Chemikalien und Gase in Patronen, Kanistern oder sonstigen Behältnissen sowie andere Abwehrmittel wie Elektroschockgeräte.
- vi) **Sonstige Gegenstände:** Gegenstände wie Eispickel, Wanderstöcke, Rasiermesser und Scheren mit langen Klingen, auch wenn sie gemeinhin nicht als tödliche oder gefährliche Waffen gelten, aber als Waffe eingesetzt werden könnten, einschließlich Spielzeugwaffen und Nachahmungen von Waffen und Granaten.
- vii) Gegenstände aller Art, bei denen der hinreichende Verdacht besteht, dass sie zur Vortäuschung einer tödlichen Waffe benutzt werden könnten, wie u.a. Sprengkörpern ähnliche Gegenstände oder sonstige Gegenstände mit waffenartigem oder gefährlichem Aussehen.
- viii) **Gegenstände und Stoffe für chemische oder biologische Angriffe**
Zu den Möglichkeiten eines chemischen oder biologischen Angriffs zählt der Einsatz chemischer oder biologischer Wirkstoffe zum Angriff auf Personen in einem Luftfahrzeug während des Fluges sowie in öffentlich zugänglichen Bereichen von Flughäfen oder in Sicherheitsbereichen.
Gegenstände, die auf chemische oder biologische Stoffe hindeuten, oder entsprechende Verdachtsmomente sind dem Flughafenbetreiber, der Polizei, der Militärbehörde oder einer anderen zuständigen Behörde zu melden und von zugangsbeschränkten Bereichen fern zu halten.

Zu diesen verbotenen chemischen oder biologischen Stoffen zählen u.a.: Senfgas, VX, Chlor, Sarin, Cyanid, Krankheitserreger für Milzbrand, Botulismus, Pocken, Tularämie und virusbedingte hämorrhagische Fieber (VHF).

Dementsprechend sind von den Notfalldiensten und auch von Flughafenbetreibern, Fluglinien, Flughafenpolizei und Militärbehörden und sonstigen Strafverfolgungsbehörden und zuständigen staatlichen Stellen Notfallpläne für Angriffe mit chemischen oder biologischen Stoffen und den Umgang mit diesen Stoffen auszuarbeiten.

Anlage B

Durchsuchung des Luftfahrzeugs und der Kabine

Für die Durchsuchung des Luftfahrzeugs und der Kabine gelten die nachstehenden Leitlinien.

Durchsuchung des Luftfahrzeugs

1. Bei der Durchsuchung eines Luftfahrzeugs sind die folgenden Bereiche einzubeziehen:
 - iv) *Die Durchsuchung des Innenraums der leeren Kabine (einschließlich Führerstand) umfasst ohne Ausnahme: Gepäckstauflächen über den Sitzen, Einbauschränke, Waschräume, Küchen, Abfallbehälter, Staufächer, Sitzrückenlehnen, Sitztaschen, den Bereich unter den Sitzen, Staufächer für Ausrüstung der Besatzung und sonstige zugängliche Räume und Fächer in der Fluggastkabine, zu denen Fluggäste eventuell Zugang hatten. Die Durchsuchung sollte auch eine Stichprobenkontrolle der Schwimmwestentaschen unter jedem Sitz umfassen, falls diese geöffnet wurden, oder eine Kontrolle derjenigen Taschen, die Zeichen eines Eingriffs aufweisen. Stichprobenkontrollen sollten sich auf die zugänglichen Avionik-Schaltschränke und die in der Kabine zugänglichen Instandhaltungsbereiche erstrecken; weiterhin sollten Stichprobenkontrollen hinter den abnehmbaren Elementen der Kabinenverkleidung sowie Kontrollen hinter den Aufhängungen der Gepäckstauflächen über den Sitzen und in sonstigen zugänglichen Kabinenbereichen durchgeführt werden.*
 - ii) *Die äußere Durchsuchung umfasst: Serviceklappen des Luftfahrzeugs, Radschächte, vom Vorfeld aus zugängliche Servicерäume, Frachtladeräume und angrenzende Bereiche. Die Durchsuchung umfasst auch Kontrollen von mitgeführten Gegenständen in den Frachträumen (Fly-Away-Kits usw.). Einer Stichprobenkontrolle ist auch der Avionik-Raum im unteren Luftfahrzeugbereich zu unterziehen.*

Durchsuchung der Kabine und des Frachtraums

2. Bei der Durchsuchung der Kabine und des Frachtraums sind die folgenden Bereiche einzu-
beziehen:
 - i) *Die Durchsuchung des Innenraums der leeren Kabine (einschließlich Führerstand) umfasst ohne Ausnahme: Gepäckstaufächer über den Sitzen, Einbauschränke, Waschräume, Küchen, Abfallbehälter, Staufächer, Sitzrückenlehnen, Sitztaschen, den Bereich unter den Sitzen, Staufächer für Ausrüstung der Besatzung und sonstige zugängliche Räume und Fächer in der Fluggastkabine, zu denen Fluggäste eventuell Zugang hatten. Die Durchsuchung sollte auch eine Stichprobenkontrolle der Schwimmwestentaschen unter jedem Sitz umfassen, falls diese geöffnet wurden, oder eine Kontrolle derjenigen Taschen, die Zeichen eines Eingriffs aufweisen.*
 - ii) *Der Frachtraum wird nach zurückgelassenen Gegenständen untersucht.*

Anlage C

Sicherung des Luftfahrzeugs - Versiegelung

Sicherheitsverfahren zur Versiegelung des Luftfahrzeugs. Wenn der Sicherheitsstatus eines Luftfahrzeugs mit Hilfe einer Sicherheitsversiegelung nachgewiesen wird, sind manipulationssichere Siegel zu verwenden; eine angemessene Sicherheitsdurchsuchung ist durchzuführen, sobald ein Siegel zerstört wurde. Für die Versiegelung gelten folgende Leitlinien:

- i) *Siegel müssen manipulationssicher sein sowie einzeln durchnummeriert und kontrolliert werden.*
- ii) *Die Siegelnummern sind aufzuzeichnen und von dem Luftfahrtunternehmen am Stützpunkt 30 Tage lang aufzubewahren.*
- iii) *Vor Inbetriebnahme des Luftfahrzeugs sind die Siegel vom Luftfahrtunternehmen oder von der zuständigen Behörde auf Zeichen von Manipulationen hin zu untersuchen. Wenn Manipulationen festgestellt werden, ist dies dem Flughafenbetreiber oder der zuständigen Stelle des Luftfahrtunternehmens zu melden und vor Inbetriebnahme des Luftfahrzeugs eine Durchsuchung des Luftfahrzeugs oder der Kabine durchzuführen.*