GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 25/2002

vom Rat festgelegt am 28. Januar 2002

im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EG) Nr. . . ./2002 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt

(2002/C 113 E/02)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

gestützt auf die Schlussfolgerungen des Rates (Verkehr) vom 16. Oktober 2001, insbesondere auf Nummer 9,

auf Vorschlag der Kommission [1],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses [2],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen [3],

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags [4],

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) Innerhalb der Europäischen Gemeinschaft sollte der Schutz der Bürger in der Zivilluftfahrt jederzeit gewährleistet werden, indem unrechtmäßige Eingriffe verhindert werden.

(3) Unbeschadet der Vorschriften der Mitgliedstaaten im Bereich der nationalen Sicherheit und der Maßnahmen, die aufgrund von Titel VI des Vertrags über die Europäische Union zu ergreifen sind, sollte dieses Ziel durch die Annahme zweckdienlicher Vorschriften im Bereich der Luftverkehrspolitik im Wege der Festlegung gemeinsamer grundlegender Normen erreicht werden, die sich auf die derzeit geltenden Empfehlungen des Dokuments 30 der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz stützen. Der Kommission sollten Exekutivbefugnisse für den Erlass der dafür erforderlichen einzelnen Durchführungsvorschriften übertragen werden. Zur Verhinderung ungesetzlicher Handlungen sollten bestimmte dieser Durchführungsvorschriften geheim sein und nicht veröffentlicht werden.

(4) Diese Verordnung achtet die Grundrechte und hält die Grundsätze ein, die insbesondere in der Grundrechte-Charta der Europäischen Union anerkannt sind.

(5) Die verschiedenen Bereiche der Zivilluftfahrt sind nicht notwendigerweise den gleichen Bedrohungen ausgesetzt. Daher müssen die einzelnen Durchführungsmaßnahmen sorgfältig an die besonderen Bedingungen jedes einzelnen Bereichs unter Berücksichtigung der Sensibilität bestimmter Maßnahmen angepasst werden.

(6) Für kleine Flughäfen könnte die Anwendung gemeinsamer Grundnormen unverhältnismäßig bzw. ihre Durchführung aus objektiven praktischen Gründen unmöglich sein. In derartigen Fällen sollten die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, alternative Maßnahmen mit einem angemessenen Schutzniveau anzuwenden. Die Kommission sollte prüfen, ob diese Maßnahmen aus objektiven praktischen Gründen gerechtfertigt sind und ob sie ein angemessenes Schutzniveau bieten.

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

(8) Zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung sollte jeder Mitgliedstaat ein innerstaatliches Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt sowie ein entsprechendes Qualitätskontrollprogramm und ein Ausbildungsprogramm schaffen.

(9) Da an der Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen auf nationaler Ebene viele verschiedene Stellen beteiligt sind, muss jeder Mitgliedstaat eine einzige geeignete Behörde benennen, die für die Koordinierung und Überwachung der Durchführung von Programmen für die Luftverkehrssicherheit zuständig ist.

(10) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit erhalten, strengere Maßnahmen anzuwenden.

(11) Für die Überwachung von Sicherheitsmaßnahmen ist es notwendig, auf nationaler Ebene ein angemessenes Qualitätssicherungssystem sowie die Organisation von Inspektionen unter der Aufsicht der Kommission durchzuführen, um die Wirksamkeit der einzelnen einzelstaatlichen Systeme zu überprüfen.

---

[1] ABl. C 51 E vom 26.2.2002, S. 221.

[2] ABl. C 48 vom 21.2.2002, S. 70.

[3] Stellungnahme vom 23. November 2001 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

[4] Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 29. November 2001, Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 28. Januar 2002 und Beschluss des Europäischen Parlaments vom . . . (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

(12) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse [1] erlassen werden.

(13) Das Königreich Spanien und das Vereinigte Königreich haben am 2. Dezember 1987 in London in einer gemeinsamen Erklärung der Außenminister der beiden Länder eine stärkere Zusammenarbeit bei der Nutzung des Flughafens von Gibraltar vereinbart; diese Vereinbarungen sind noch nicht wirksam.

(14) Da die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Festlegung und Anwendung zweckdienlicher Vorschriften im Bereich der Luftverkehrspolitik, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen der europaweiten Geltung dieser Verordnung besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft in Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip beschränkt sich diese Verordnung auf die zur Erreichung der Ziele der Luftverkehrssicherheit erforderlichen gemeinsamen grundlegenden Normen und geht nicht über das dazu erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Ziele

(1) Hauptziel dieser Verordnung ist die Festlegung und Durchführung zweckdienlicher Vorschriften auf Gemeinschaftsebene zur Verhinderung unrechtmäßiger Eingriffe in die Zivilluftfahrt.

(2) Das weitere Ziel besteht darin, eine Grundlage für eine gemeinsame Auslegung der einschlägigen Bestimmungen des Abkommens von Chicago, insbesondere seines Anhangs 17, zu schaffen.

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

a) die Festlegung von gemeinsamen grundlegenden Normen für Maßnahmen im Bereich der Luftverkehrssicherheit;

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

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „Flughafen“ jeden Bereich in einem Mitgliedstaat, der für den gewerblichen Flugbetrieb zur Verfügung steht;

2. „Abkommen von Chicago“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt und seine Anhänge;

3. „Luftverkehrssicherheit“ die Kombination von Maßnahmen sowie von personellen und materiellen Ressourcen, die dazu dienen, die Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen.

Artikel 3

Geltungsbereich

(1) Die Maßnahmen dieser Verordnung gelten für alle Flughäfen in den Hoheitsgebieten der Mitgliedstaaten, auf das der Vertrag Anwendung findet.

(2) Es wird davon ausgegangen, dass die Anwendung dieser Verordnung auf den Flughafen von Gibraltar den jeweiligen Rechtsstandpunkt des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs hinsichtlich der Streitigkeit über die Oberhoheit über das Gebiet, in dem der Flughafen gelegen ist, nicht berührt.

(3) Die Anwendung dieser Verordnung auf den Flughafen von Gibraltar wird ausgesetzt, bis die Vereinbarungen in der gemeinsamen Erklärung der Außenminister des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs vom 2. Dezember 1987 wirksam geworden sind. Die Regierungen Spaniens und des Vereinigten Königreichs werden den Rat über den entsprechenden Zeitpunkt des Wirksamwerdens in Kenntnis setzen.

Artikel 4

Gemeinsame Normen

(1) Die gemeinsamen grundlegenden Normen für Sicherheitsmaßnahmen im Luftverkehr sind im Anhang niedergelegt.

(2) Die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung und technischen Anpassung dieser gemeinsamen grundlegenden Normen werden nach dem in Artikel 9 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen, wobei den verschiedenen Betriebsformen und der Sensibilität der Maßnahmen, die sich auf folgende Punkte beziehen, gebührend Rechnung zu tragen ist:

a) Leistungskriterien und Abnahmeprüfungen für die Ausrüstung;

b) ausführliche Verfahrensanweisungen mit sensiblen Informationen;

c) ausführliche Kriterien für die Befreiung von Sicherheitsmaßnahmen.

(3) Die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats kann in Fällen, in denen die im Anhang dieser Verordnung vorgesehenen Sicherheitsmaßnahmen unverhältnismäßig aufwendig sind oder aus objektiven praktischen Gründen nicht durchgeführt werden können, auf der Grundlage einer ortsbezogenen Risikobewertung innerstaatliche Sicherheitsmaßnahmen ergreifen, um einen angemessenen Schutz der folgenden Flughäfen zu erreichen:

a) Flughäfen mit einem Flugaufkommen von zwei gewerblichen Flügen täglich im Jahresdurchschnitt oder

b) Flughäfen, auf denen lediglich Flüge der allgemeinen Luftfahrt abgewickelt werden oder

[1] ABl. L 184 vom 17.1.1999, S. 23.

c) Flughäfen, auf denen sich die gewerblichen Flugverkehrsleistungen auf Luftfahrzeuge mit einem Starthöchstgewicht von weniger als 10 t oder mit weniger als 20 Sitzen beschränken,

wobei sie den Besonderheiten derartiger kleiner Flughäfen Rechnung trägt.

Die betreffenden Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über derartige Maßnahmen.

(4) Die Kommission prüft, ob die von einem Mitgliedstaat gemäß Absatz 3 ergriffenen Maßnahmen aus objektiven praktischen Gründen gerechtfertigt sind und einen angemessenen Schutz bieten. Erfüllen die Maßnahmen diese Kriterien nicht, so fasst die Kommission nach dem in Artikel 9 Absatz 3 genannten Verfahren einen Beschluss; die Mitgliedstaaten heben in diesem Fall die Maßnahmen auf oder passen sie an.

Artikel 5

Nationales Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt

(1) Innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung beschließt jeder Mitgliedstaat ein nationales Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt, 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 der Zivilluftfahrt zuständig sein können, benennt jeder Mitgliedstaat eine geeignete Behörde, die für die Koordinierung und Überwachung der Durchführung seines nationalen Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt zuständig ist.

(3) Jeder Mitgliedstaat verlangt von seiner zuständigen Behörde, dass sie innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung für die Konzipierung und Durchführung eines nationalen Qualitätssicherungsprogramms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt sorgt, damit die Wirksamkeit seines nationalen Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt gewährleistet ist.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet und Luftverkehrsunternehmen, die ihr Hoheitsgebiet als Ausgangspunkt für Flugverkehrsleistungen nutzen, eigene Sicherheitsprogramme erstellen, durchführen und weiterentwickeln, die den Anforderungen ihrer nationalen Sicherheitsprogramme für die Zivilluftfahrt entsprechen. Diese Programme werden der zuständigen Behörde zur Billigung vorgelegt und von ihr überwacht.

(5) Die Mitgliedstaaten verlangen von den zuständigen Behörden, dass sie die Konzipierung und Durchführung eines innerstaatlichen Fortbildungsprogramms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt sicherstellen.

Artikel 6

Strengere Maßnahmen

Den Mitgliedstaaten steht es frei, Maßnahmen anzuwenden, die unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts strenger sind als die Maßnahmen dieser Verordnung. So bald wie möglich nach deren Anwendung unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über die Art dieser Maßnahmen.

Artikel 7

Überwachung der Einhaltung der Vorschriften

(1) Die Spezifikationen für das von den Mitgliedstaaten einzuführende nationale Qualitätssicherungsprogramm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt werden nach dem in Artikel 9 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt. Dieses Programm stützt sich auf bestbewährte Methoden und erlaubt es, Mängel rasch aufzuspüren und zu beheben. In jedem Programm wird bestimmt, dass sämtliche in dem betreffenden Mitgliedstaat gelegenen Flughäfen unter der Verantwortung der geeigneten Behörde nach Artikel 5 Absatz 2 regelmäßig überprüft werden. Diese Überprüfungen erfolgen nach einer gemeinsamen Methodik und werden von Prüfern durchgeführt, die nach gemeinsamen Kriterien qualifiziert sind.

(2) Ab einem Zeitpunkt, der sechs Monate nach dem Inkrafttreten der Bestimmungen dieser Verordnung gemäß Artikel 12 liegt, führt die Kommission in Zusammenarbeit mit der zuständigen Behörde gemäß Artikel 5 Absatz 2 Inspektionen, einschließlich Inspektionen einer geeigneten Stichprobe von Flughäfen durch, um die Anwendung dieser Verordnung durch die Mitgliedstaaten zu überwachen. Bei diesen Inspektionen wird den Informationen Rechnung getragen, die durch nationale Qualitätssicherungsprogramme für die Sicherheit der Zivilluftfahrt und insbesondere durch Überprüfungsberichte gewonnen wurden. Die Verfahren für die Durchführung derartiger Inspektionen werden nach dem in Artikel 9 Absatz 2 genannten Verfahren beschlossen.

(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 diesen 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 etwaiger Mängel ergriffen wurden. Der Bericht und die Antwort der zuständigen Behörde gemäß Artikel 5 Absatz 2 werden dem nach Artikel 9 Absatz 1 eingesetzten Ausschuss übermittelt.

Artikel 8

Verbreitung von Informationen

(1) Unbeschadet des Rechts der Öffentlichkeit auf Zugang zu Dokumenten gemäß 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] ist Folgendes geheim und wird nicht veröffentlicht:

[1] ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43.

a) die Maßnahmen im Zusammenhang mit

i) Leistungskriterien und Abnahmeprüfungen für die Ausrüstung,

ii) ausführlichen Verfahrensanweisungen mit sensiblen Informationen,

iii) ausführlichen Kriterien für die Befreiung von Sicherheitsmaßnahmen

gemäß Artikel 4 Absatz 2;

b) die Spezifikationen gemäß Artikel 7 Absatz 1 und

c) die Inspektionsberichte und die Antworten der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 7 Absatz 4.

Diese werden nur den in Artikel 5 Absatz 2 genannten Behörden zur Verfügung gestellt, die sie gemäß den einschlägigen innerstaatlichen Regeln für die Verbreitung sensibler Informationen nur den interessierten Parteien weitergeben, die diese benötigen.

(2) Die Mitgliedstaaten behandeln so weit wie möglich und entsprechend den einschlägigen innerstaatlichen Gesetzesvorschriften Informationen als vertraulich, die sich aus Inspektionsberichten und Antworten der Mitgliedstaaten ergeben, wenn diese andere Mitgliedstaaten betreffen.

(3) Wenn sich nicht klar ergibt, dass Inspektionsberichte und Antworten nicht öffentlich gemacht werden dürfen, konsultieren die Mitgliedstaaten oder die Kommission den betroffenen Mitgliedstaat.

Artikel 9

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 gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

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

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 6 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

(4) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 10

Veröffentlichung von Informationen

Vorbehaltlich der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 veröffentlicht die Kommission 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 11

Sanktionen

Sanktionen für Verstöße gegen die Vorschriften dieser Verordnung müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.

Artikel 12

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft; hiervon sind folgende Bestimmungen des Anhangs ausgenommen:

— betreffend die Kontrolle von Frachtraumgepäck (Abschnitt 5.2),

— betreffend Fracht, Kurier- und Express-Sendungen (Abschnitt 6) und

— betreffend Post (Abschnitt 7);

diese Bestimmungen treten am 31. Dezember 2002 in Kraft.

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

Geschehen zu . . .

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG

1. **BEGRIFFSBESTIMMUNGEN**

1. „Begleitetes Frachtraumgepäck“: Gepäck, das zur Beförderung im Frachtraum eines Luftfahrzeugs entgegengenommen wird und bei dem der Fluggast, der es aufgegeben hat, an Bord ist.

2. „Luftseite“: die Bewegungsflächen eines Flughafens, angrenzendes Gelände und angrenzende Gebäude bzw. Teile davon.

3. „Luftfahrzeug-Sicherheitskontrolle“: eine Untersuchung des Luftfahrzeuginnenraums, zu dem Fluggäste Zugang gehabt haben können, und eine Untersuchung des Frachtraums zum Aufspüren von verbotenen Gegenständen.

4. „Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung“: eine eingehende Untersuchung des Innenraums des Luftfahrzeugs und des Luftfahrzeugäußeren zum Aufspüren von verbotenen Gegenständen.

5. „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.

6. „Handgepäck“: Gepäck, das in der Kabine eines Luftfahrzeugs befördert werden soll.

7. „Gewerblicher Flug“: ein Flug oder eine Flugverkehrsleistung im Linien- oder Bedarfsdienst, der/die von der Öffentlichkeit oder von privaten Gruppen gegen Entgelt genutzt werden kann.

8. „Unternehmensmaterial“: Material eines Luftfahrtunternehmens, das zwischen dessen verschiedenen Standorten befördert wird.

9. „Unternehmenspost“: Postsendungen eines Luftfahrtunternehmens, die zwischen dessen verschiedenen Standorten befördert werden.

10. „Fortlaufende Stichprobenkontrolle“: Kontrollen, die während der gesamten Dauer der Tätigkeit erfolgen, jedoch in Form von Stichproben.

11. „Allgemeine Luftfahrt“: Linien- oder Bedarfsflugverkehrsleistungen, die der Öffentlichkeit nicht angeboten werden oder ihr nicht zur Verfügung stehen.

12. „EDS“ — Sprengstoff-Erkennungssystem: ein System oder eine Kombination unterschiedlicher Technologien, das/die in der Lage ist, Sprengstoff im Gepäck, ungeachtet des Materials, aus dem das Gepäckstück besteht, zu erkennen und dies mittels eines Alarmsignals anzuzeigen.

13. „EDDS“ — Sprengkörper-Erkennungssystem: ein System oder eine Kombination unterschiedlicher Technologien, das/die in der Lage ist, Sprengkörper im Gepäck, ungeachtet des Materials, aus dem das Gepäckstück besteht, durch Erkennung eines oder mehrerer Bestandteile eines Sprengkörpers aufzuspüren und dies mittels eines Alarmsignals anzuzeigen.

14. „Frachtraumgepäck“: Gepäck, das im Frachtraum eines Luftfahrzeugs befördert werden soll.

15. „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 dieses Anhangs angegebenen Kriterien steht;

    b) bei Post: der Versender von Postsendungen zur Beförderung als Luftfracht auf eigene Rechnung, der in geschäftlicher Beziehung zu einer reglementierten Postbehörde/-verwaltung steht.

16. „Landseite“: der Bereich eines Flughafens, bei dem es sich nicht um die Luftseite handelt und der alle öffentlich zugänglichen Bereiche umfasst.

17. „Post“: Briefsendungen und andere Gegenstände, die einer Postverwaltung übergeben wurden und an eine solche geliefert werden sollen. Die Mitgliedstaaten legen die Definition für Postbehörde/-verwaltung fest.

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

19. „PEDS“ — behelfsmäßiges Sprengstoff-Erkennungssystem: ein System oder eine Kombination unterschiedlicher Technologien, das/die in der Lage ist, Sprengstoff im Gepäck, ungeachtet des Materials, aus dem das Gepäckstück besteht, zu erkennen und dies mittels eines Alarmsignals anzuzeigen.

20. „Reglementierter Beauftragter“: Agenturen, Spediteure oder sonstige Rechtssubjekte, die in geschäftlicher Beziehung mit einem Luftfahrtunternehmen stehen und Sicherheitskontrollen durchführen, die von der zuständigen Behörde in Bezug auf Fracht, Kurier- und Express-Sendungen oder Post anerkannt oder vorgeschrieben sind.

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

22. „Sicherheitskontrollen“: Vorkehrungen, mit denen die Einschleusung von verbotenen Gegenständen verhindert werden kann.

23. „Durchleuchtung/Durchsuchung“: der Einsatz technischer oder sonstiger Mittel, die dazu dienen, verbotene Gegenstände zu identifizieren und/oder aufzuspüren.

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

25. „Abfertigungsgebäude“: das Hauptgebäude oder die Gruppe von Gebäuden für die Abfertigung der Fluggäste und der Fracht im gewerblichen Luftverkehr und das Besteigen der Luftfahrzeuge.

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

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

2. **FLUGHAFENSICHERHEIT**

2.1 **Anforderungen an die Flughafenplanung**

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

a) Sicherheitskontrollen für Fluggäste, Gepäck, Fracht, Kurier- und Express-Sendungen, Post und Bordvorräte der Luftfahrtunternehmen;

b) Sicherung und Kontrolle des Zugangs zur Luftseite, zu Sicherheitsbereichen und zu anderen sicherheitskritischen Bereichen und Einrichtungen des Flughafens;

c) effizienter Einsatz von Sicherheitsausrüstungen.

2.1.1 *Abgrenzung zwischen Luftseite und Landseite*

Landseitige und luftseitige Bereiche auf Flughäfen sind voneinander abzugrenzen.

2.1.2 *Sicherheitsbereiche*

Auf jedem Flughafen sind Sicherheitsbereiche auszuweisen.

2.2 **Zugangskontrolle**

2.2.1 *Sicherheitsbereiche und andere luftseitige Bereiche*

i) Der Zugang zu Sicherheitsbereichen und anderen luftseitigen Bereichen ist jederzeit zu kontrollieren, um den Zutritt Unbefugter zu verhindern und sicherzustellen, dass kein verbotener Gegenstand in einen Sicherheitsbereich oder an Bord eines Luftfahrzeugs gelangen kann.

ii) Personal, das Zugang zu Sicherheitsbereichen haben muss, ist einer Sicherheitsüberprüfung zu unterziehen, die sich mindestens auf die fünf vorangegangenen Jahre erstreckt. Die Überprüfung ist in regelmäßigen Abständen von höchstens fünf Jahren zu wiederholen.

iii) Personal, das Zugang zu Sicherheitsbereichen haben muss, muss außerdem regelmäßige Schulungen in Luftverkehrssicherheit (siehe Abschnitt 12.3) einschließlich der Risiken für die Luftverkehrssicherheit erhalten und angewiesen werden, Vorfälle, die eine Bedrohung für die Luftverkehrssicherheit darstellen können, der zuständigen Behörde zu melden.

iv) Das gesamte am Flughafen beschäftigte oder häufig am Flughafen verkehrende Personal (einschließlich der Beschäftigten des Flughafens und der Luftfahrtunternehmen sowie anderer Unternehmen und Stellen) ist mit Flughafenausweisen auszustatten. Der Flughafenausweis trägt den Namen und ein Lichtbild des Inhabers. Er hat nur eine begrenzte Gültigkeitsdauer. Die zuständige Behörde legt fest, wann häufig verkehrenden Personen ein Flughafen-Dauerausweis ausgestellt wird.

v) Der Flughafenausweis ist während der Dienstzeit jederzeit sichtbar zu tragen.

vi) Fahrzeuge, die auf der Luftseite benötigt werden, verbleiben auf der Luftseite, soweit dies möglich ist.

vii) Fahrzeuge, die zwischen Landseite und Luftseite verkehren müssen, erhalten einen fahrzeugbezogenen Passierschein, der an gut sichtbarer Stelle anzubringen ist. Anderen Fahrzeugen, die Zufahrt zur Luftseite erhalten müssen, ist die Zufahrt nur nach Untersuchung und Ausstellung eines zeitweiligen Passierscheins zu gewähren. Fahrzeuge im Notfalleinsatz können von diesen Anforderungen ausgenommen werden.

viii) Flughafenausweise und Fahrzeugpassierscheine sind an allen Kontrollpunkten zur Luftseite und zu Sicherheitsbereichen zu kontrollieren.

2.2.2 *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 *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.

2.3 **Durchsuchung von Personal, mitgeführten Gegenständen und Fahrzeugen**

a) Das gesamte Personal, einschließlich der Flugbesatzungen, ist zusammen mit allen mitgeführten Gegenständen zu durchsuchen, bevor der Zugang zu Sicherheitsbereichen gestattet wird. Wenn dies nicht durchführbar ist, werden die Personen und Gegenstände einer fortlaufenden Stichprobendurchsuchung unterzogen; die Häufigkeit der Stichproben richtet sich nach den von den zuständigen Behörden in den einzelnen Mitgliedstaaten durchgeführten Risikobewertungen. Die Stichprobendurchsuchung 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. Das Durchsuchungsverfahren muss gewährleisten, dass kein verbotener Gegenstand mitgeführt wird; die Vorgehensweise ist dieselbe wie bei der Durchsuchung von Fluggästen und Handgepäck.

b) Fahrzeuge und Versorgungsgüter, die auf die Luftseite oder in andere Sicherheitsbereiche gebracht werden, sind stichprobenartig zu überprüfen.

2.4 **Objektschutz und Streifengänge**

a) Vorfeldbereiche und andere Abstellflächen sind ausreichend zu beleuchten; die Beleuchtung muss insbesondere gefährdete Bereiche des Flughafens erfassen.

b) Technik- und Instandhaltungsbereiche sind durch Zäune, Wachen und Streifen zu schützen, und der Zugang zu diesen Bereichen ist anhand von Flughafenausweisen und Fahrzeugpassierscheinen zu kontrollieren. Ähnliche Maßnahmen sind zum Schutz der Umzäunung und von flughafeneigenen Anlagen wie 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.

c) Die Umzäunung und an Sicherheitsbereiche angrenzende Bereiche, andere luftseitige Bereiche außerhalb der Umzäunung, einschließlich der Bereiche in unmittelbarer Nähe der Start- und Landebahnschwellen und der Rollwege, sind durch Streifen, Überwachungskameras oder auf andere Weise zu überwachen. Es sind strikte Maßnahmen anzuwenden, um Personen, die ohne sichtbar getragenen Flughafenausweis angetroffen werden oder Bereiche betreten, zu denen ihnen der Zugang nicht gestattet ist, anzuhalten.

d) Der Zugang zur Luftseite und zu Sicherheitsbereichen über Räume von Pächtern auf dem Flughafen, Wartungshangars, Frachteinrichtungen und andere Service- und Betriebsgebäude ist auf das unabdingbare Mindestmaß zu beschränken.

3. SICHERHEIT VON LUFTFAHRZEUGEN

3.1 Luftfahrzeugdurchsuchung

1. Alle Luftfahrzeuge sind wie folgt zu durchsuchen:

   a) Luftfahrzeuge, die nicht in Dienst sind, sind vor dem Ausgangsflug einer „Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung“ zu unterziehen, und zwar unmittelbar bevor sie für einen Flug in einen Sicherheitsbereich gebracht werden; Luftfahrzeuge können auch durchsucht werden, ohne unmittelbar danach in einen Sicherheitsbereich gebracht zu werden; in diesem Falle müssen sie aber vom Beginn der Durchsuchung bis zum Abflug gesichert oder bewacht werden; und

   b) Luftfahrzeuge, die in Dienst sind, sind während der Standzeit vor dem Rückflug oder bei Zwischenlandungen einer „Luftfahrzeug-Sicherheitskontrolle“ zu unterziehen, und zwar je nachdem unmittelbar nach dem Aussteigen der Fluggäste oder so kurz wie möglich vor dem Anbordgehen der Fluggäste und dem Verladen des Gepäcks/der Fracht.

2. Die Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchungen und die Luftfahrzeug-Sicherheitskontrollen werden durchgeführt, sobald alle Dienstleister (Reinigung, Bordverpflegung, Verkauf zollfreier Waren usw.), mit Ausnahme der Personen mit Sicherheitsaufgaben, von Bord gegangen sind; der Sicherheitsstatus ist bis zum Abschluss des Anbordgehens und der Abflugvorbereitungen aufrechtzuerhalten.

3.2 Sicherung der Luftfahrzeuge

1. Die Verantwortlichkeit für die Kontrolle des Zugangs zu abgestellten Luftfahrzeugen ist wie folgt festzulegen und wahrzunehmen:

   a) Bei Luftfahrzeugen, die in Dienst sind, wird der Zugang ab dem Beginn der Luftfahrzeug-Sicherheitskontrolle bis zum Abflug kontrolliert, um die Gültigkeit der Kontrolle aufrechtzuerhalten.

   b) Für Luftfahrzeuge, die nicht in Dienst sind und die kontrolliert und in einen Sicherheitsbereich verbracht wurden, wird der Zugang ab dem Beginn der Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung bis zum Abflug kontrolliert, um die Gültigkeit der Durchsuchung aufrechtzuerhalten.

2. Alle Luftfahrzeuge, die in Dienst sind, unterliegen einer Überwachung, die ausreicht, um einen unbefugten Zugang zu entdecken.

3. Der Zugang zu Luftfahrzeugen, die nicht in Dienst sind, wird wie folgt kontrolliert:

   a) Die Kabinentüren sind zu verschließen;

   b) Fluggastbrücken und/oder ausfahrbare Treppen sind zu sichern, abzukoppeln bzw. einzufahren oder

   c) die Türen des Luftfahrzeugs müssen manipulationssicher sein.

4. Wenn nicht das gesamte Personal beim Zugang zu Sicherheitsbereichen durchsucht wird, ist außerdem jedes Luftfahrzeug von Fußstreifen oder motorisierten Streifen mindestens alle dreißig Minuten zu kontrollieren oder unter eine Überwachung zu stellen, die ausreicht, um unbefugten Zugang zu entdecken.

5. Luftfahrzeuge sind, wenn möglich, abseits der Umzäunung und anderer leicht überwindbarer Absperrungen und in gut ausgeleuchteten Bereichen abzustellen.

4. FLUGGÄSTE UND HANDGEPÄCK

4.1 Kontrolle von Fluggästen

1. Alle abfliegenden Fluggäste (d. h. Fluggäste, die ihren Ausgangsflug antreten oder umsteigen und vorher nicht nach dem Anforderungsniveau dieses Anhangs kontrolliert wurden) werden kontrolliert, um zu verhindern, dass verbotene Gegenstände in einen Sicherheitsbereich oder an Bord eines Luftfahrzeugs gebracht werden; Ausnahmen sind in Nummer 3 geregelt. Die Fluggäste werden nach den folgenden Verfahren kontrolliert:

   a) Kontrolle durch Abtasten von Hand oder

b) Kontrolle mit Hilfe von Metalldetektorschleusen. Werden Metalldetektorschleusen eingesetzt, ist bei Fluggästen, die die Schleuse passiert haben, auch eine fortlaufende Stichprobenkontrolle von Hand vorzunehmen. Die Kontrolle von Hand ist bei allen Fluggästen vorzunehmen, bei denen die Alarmfunktion der Schleuse ausgelöst wurde; auch bei Fluggästen, bei denen die Alarmfunktion der Schleuse nicht ausgelöst wurde, muss eine fortlaufende Stichprobenkontrolle von Hand erfolgen; ferner gilt Folgendes:

i) Wurde die Alarmfunktion ausgelöst, muss die Person die Metalldetektorschleuse erneut durchschreiten oder

ii) von Hand kontrolliert werden, wobei ein Metalldetektor-Handgerät zu Hilfe genommen werden kann.

2. Werden Metalldetektorschleusen eingesetzt, ist deren Empfindlichkeit so einzustellen, um so weit wie möglich zu gewährleisten, dass kleine metallische Gegenstände entdeckt werden.

3. Die zuständigen Behörden können festlegen, welche Kategorien von Personen besonderen Kontrollverfahren unterzogen bzw. von der Kontrolle ausgenommen werden.

4. Es werden Sicherheitsvorkehrungen für potenziell gefährliche Fluggäste getroffen.

4.2 **Trennung von Fluggästen**

Kontrollierte abfliegende Fluggäste dürfen nicht mit ankommenden Fluggästen, die möglicherweise nicht nach dem Anforderungsniveau dieses Anhangs kontrolliert wurden, zusammenkommen. Können diese Fluggäste nicht physisch voneinander getrennt werden, so muss das Sicherheitsziel durch Anwendung von Ausgleichsmaßnahmen in Einklang mit der ortsbezogenen Risikobewertung erreicht werden.

4.3 **Kontrolle von Handgepäck**

1. Das Handgepäck aller abfliegenden Fluggäste (d. h. von Fluggästen, die ihren Ausgangsflug antreten oder umsteigen und vorher nicht nach dem Anforderungsniveau dieses Anhangs kontrolliert wurden) ist zu kontrollieren, bevor der Zugang zu Sicherheitsbereichen oder das Besteigen eines Luftfahrzeugs gestattet wird. Die Fluggäste müssen alle verbotenen Gegenstände abgeben; anderenfalls wird ihnen der Zugang zu Sicherheitsbereichen bzw. zum Luftfahrzeug verweigert. Das Handgepäck wird nach einem der folgenden Verfahren kontrolliert:

a) vollständige Durchsuchung des Inhalts jedes Gepäckstücks von Hand, wobei jedes Gepäckstück auf verdächtige Anzeichen wie ungewöhnliches Gewicht usw. untersucht wird; oder

b) Durchleuchtung mit Hilfe eines herkömmlichen Röntgengeräts, ergänzt durch eine fortlaufende Stichprobenkontrolle von Hand der durchleuchteten Gepäckstücke; der Anteil der auf diese Weise durchsuchten Personen beträgt mindestens 10 %, einschließlich derjenigen, die dem Bedienpersonal verdächtig erscheinen; oder

c) Durchleuchtung mit Hilfe hochauflösender Röntgengeräte mit installierter und aktivierter TIP-Software; lediglich diejenigen Gepäckstücke, die der Bediener für problematisch hält, brauchen von Hand durchsucht zu werden, die Handdurchsuchung kann aber durch den Einsatz eines Spurendetektors ergänzt werden.

2. Das Handgepäck der in Abschnitt 4.1 Nummer 3 genannten Kategorien von Personen kann besonderen Kontrollverfahren unterzogen bzw. von der Kontrolle ausgenommen werden.

4.4 **Kontrolle von Diplomaten**

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.

5. FRACHTRAUMGEPÄCK

5.1 Zuordnung von Frachtraumgepäck

1. Fachtraumgepäck wird nur dann in das Luftfahrzeug verladen, wenn die folgenden Maßnahmen ergriffen wurden:

   a) Das Fachtraumgepäck muss ordnungsgemäß äußerlich so gekennzeichnet sein, dass eine Zuordnung zu dem jeweiligen Fluggast möglich ist; und

   b) der Fluggast, zu dem dieses Gepäck gehört, wurde für den Flug abgefertigt, auf dem das Gepäck befördert werden soll; und

   c) das Fachtraumgepäck wird vor dem Verladen in einem Bereich des Flughafens aufbewahrt, zu dem nur befugte Personen Zutritt haben; und

   d) jedes Gepäckstück, das ein Luftfahrtunternehmen zwecks Beförderung im Frachtraum eines Luftfahrzeugs entgegennimmt, ist dahin gehend zu kennzeichnen, ob es sich um ein begleitetes oder ein unbegleitetes Gepäckstück handelt. Die Kennzeichnung erfolgt von Hand oder auf automatisierte Weise.

2. Es werden Maßnahmen ergriffen, um sicherzustellen, dass Frachtraumgepäck aus dem Frachtraum ausgeladen und nicht mit diesem Flug befördert wird, wenn ein Fluggast, der für den Flug abgefertigt wurde und von dem das Luftfahrtunternehmen das Gepäck entgegen genommen hat, nicht an Bord des Luftfahrzeugs gegangen ist.

3. Es ist eine Ladeliste für Frachtraumgepäck oder ein anderes Schriftstück zu erstellen, die/das die Identifizierung und Kontrolle von unbegleitetem Frachtraumgepäck belegt.

5.2 Kontrolle von Frachtraumgepäck

1. Begleitetes Frachtraumgepäck. Alle begleiteten im Frachtraum beförderten Gepäckstücke (sowohl auf einem Ausgangsflug als auch auf einem Weiterflug, die vorher nicht nach dem Anforderungsniveau dieses Anhangs kontrolliert wurden) sind nach einem der folgenden Verfahren zu kontrollieren, bevor sie in ein Luftfahrzeug verladen werden:

   a) Durchsuchung von Hand oder

   b) Durchleuchtung mit herkömmlichen Röntgengeräten, wobei mindestens 10 % der durchleuchteten Gepäckstücke wie folgt durchsucht werden:

      i) entweder von Hand oder

      ii) mit Hilfe eines EDS-, eines EDDS- oder eines PEDS-Geräts oder

      iii) mit einem herkömmlichen Röntgengerät, wobei jedes Gepäckstück von ein und demselben Bediener an ein und derselben Kontrollstelle aus zwei unterschiedlichen Winkeln zu betrachten ist, oder

   c) Durchleuchtung mit einem herkömmlichen Röntgengerät mit installierter und aktivierter TIP-Software oder

   d) Durchleuchtung mit einem EDS-Gerät oder EDDS-Gerät oder

   e) Durchleuchtung mit einem PEDS-Gerät oder

   f) Einsatz von Spurendetektoren bei offenen Gepäckstücken.

2. Unbegleitetes Frachtraumgepäck. Alle unbegleiteten im Frachtraum beförderten Gepäckstücke sind sowohl auf einem Ausgangsflug als auch auf einem Weiterflug nach einem der folgenden Verfahren zu kontrollieren, bevor sie in ein Luftfahrzeug verladen werden:

   a) Durchleuchtung mit einem EDS-Gerät oder

   b) Durchleuchtung mit einem mehrstufigen PEDS-Gerät, wobei in Stufe 2 das Abbild jedes Gepäckstücks einer Sichtung durch den Bediener unterzogen wird, oder

   c) Durchleuchtung mit einem herkömmlichen Röntgengerät, wobei jedes Gepäckstück von ein und demselben Bediener an ein und derselben Kontrollstelle aus zwei unterschiedlichen Winkeln zu betrachten ist, oder

   d) Durchsuchung von Hand, ergänzt durch den Einsatz eines Spurendetektors bei offenen Gepäckstücken.

   Eine Kontrolle ist nicht erforderlich, wenn das unbegleitete Gepäck, das zuvor nach dem Anforderungsniveau dieses Anhangs kontrolliert worden ist, vom Fluggast aus Gründen getrennt wurde, die sich seiner Kontrolle entziehen, und wenn das unbegleitete Gepäck im Gewahrsam des Luftfahrtunternehmens gewesen ist.

5.3 **Schutz von Frachtraumgepäck**

Frachtraumgepäck, das in einem Luftfahrzeug befördert werden soll, ist ab dem Zeitpunkt, zu dem es an der Gepäckaufgabestelle dem Luftfahrtunternehmen übergeben wurde, bis zum Abflug des Luftfahrzeugs, mit dem es befördert werden soll, vor Manipulationen zu schützen. Die folgenden Maßnahmen sind zum Schutz des Frachtraumgepäcks zu ergreifen:

a) Vor dem Verladen ist Frachtraumgepäck im Gepäcksammelbereich oder in einem anderen Gepäcklagerbereich des Flughafens aufzubewahren, zu dem nur befugte Personen Zutritt haben.

b) Jede Person, die einen derartigen Gepäcksammelbereich oder Gepäcklagerbereich ohne Genehmigung betritt, ist anzuhalten und aus dem Bereich hinauszubegleiten.

c) Frachtraum- und Transfergepäck darf vor der Verladung in das Luftfahrzeug nicht unbeaufsichtigt auf dem Vorfeld neben dem Luftfahrzeug abgestellt werden.

d) Direkt umgeladenes Transfergepäck darf vor dem Verladen nicht unbeaufsichtigt neben dem Luftfahrzeug oder auf dem Vorfeld abgestellt werden.

e) Der Zugang zu Fundbüros im Abfertigungsgebäude wird eingeschränkt, um unrechtmäßigen Zugang zu Gepäck und Material zu verhindern.

6. FRACHT, KURIER- UND EXPRESS-SENDUNGEN

6.1 **Anwendung**

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

6.2 **Anforderungen an einen reglementierten Beauftragten**

Für reglementierte Beauftragte gilt Folgendes:

a) Sie müssen von der zuständigen Behörde benannt, zugelassen oder anerkannt sein;

b) ihnen obliegen die vorgeschriebenen Pflichten.

6.3 **Sicherheitskontrollen**

1. Fracht, Kurier- und Express-Sendungen dürfen nur als Luftfracht befördert werden, wenn die folgenden Sicherheitskontrollen und -maßnahmen angewendet wurden:

   a) Annahme, Bearbeitung und Handhabung der Fracht müssen durch ordnungsgemäß rekrutiertes und ausgebildetes Personal erfolgen.

   b) Frachtgut muss

      i) von Hand oder physisch kontrolliert werden oder

      ii) mit Röntgengeräten durchleuchtet werden oder

      iii) in einer Druckkammer überprüft werden oder

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

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

   Können aufgrund der Art der Sendungen keine der obigen Mittel und Methoden zur Sicherheitskontrolle zum Einsatz kommen, kann die zuständige Behörde eine Sicherheitslagerung für einen bestimmten Zeitraum vorschreiben.

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

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

   a) Frachtgut, dass von einem bekannten Versender entgegengenommen wurde;

   b) Umschlagsfracht;

   c) Frachtgut, bei dem aufgrund des Ursprungs und der Handhabungsbedingungen sichergestellt ist, dass es keine Bedrohung für die Sicherheit darstellt;

   d) Frachtgut, das Rechtsvorschriften unterliegt, mit denen ein angemessenes Sicherheitsschutzniveau gewährleistet ist.

6.4 **Kriterien für einen bekannten Versender**

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

a) Identität und Anschrift des Versenders und der zur Durchführung von Lieferungen in seinem Namen bevollmächtigten Vertreter werden festgestellt und registriert.

b) Vom Versender wird die Erklärung verlangt, dass er

   i) Sendungen in sicheren Betriebsräumen vorbereitet;

   ii) zuverlässiges Personal für die Vorbereitung der Sendungen beschäftigt;

   iii) die Sendungen während der Vorbereitung, Lagerung und Beförderung vor unbefugten Eingriffen schützt.

c) Vom Versender wird verlangt,

   i) schriftlich zu versichern, dass die Sendung keine verbotenen Gegenstände nach der Anlage Ziffern iv) und v) enthält;

   ii) zu akzeptieren, dass Verpackung und Inhalt der Sendung aus Sicherheitsgründen untersucht werden können.

6.5 **Beförderung mit Nurfrachtflugzeugen**

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

a) eine bestätigte redliche Geschäftsadresse hat;

b) bereits vorher mit dem reglementierten Beauftragten oder dem Luftfahrtunternehmen zusammengearbeitet hat;

c) in dauerhafter geschäftlicher Beziehung zu dem reglementierten Beauftragten oder dem Luftfahrtunternehmen steht;

d) sicherstellt, dass alle Sendungen vor unbefugten Eingriffen geschützt werden, bis sie vom Luftfahrtunternehmen übernommen werden.

6.6 **Umschlagsfracht**

Auf Umschlagsfracht, die auf dem Luftweg ankommt, brauchen die Sicherheitskontrollen nach Abschnitt 6.3 Nummer 1 nicht angewandt zu werden, sofern sie vor unbefugten Eingriffen am Transitort geschützt wurde. Andere Umschlagsfracht, beispielsweise auf dem Land- oder Schienenweg ankommende Fracht, die am Abgangsort oder unterwegs keinen Sicherheitskontrollen unterzogen wurde, ist gemäß Abschnitt 6.3 Nummer 1 Buchstabe b) zu kontrollieren und vor unbefugten Eingriffen zu schützen.

7. **POST**

7.1 **Anwendung**

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

7.2 **Anforderungen an reglementierte Postbehörden/-verwaltungen**

Jede reglementierte Postbehörde/-verwaltung, die einem Luftfahrtunternehmen Post zur Beförderung übergibt, muss die folgenden Mindestkriterien erfüllen:

a) Benennung, Zulassung oder Anerkennung durch die zuständige Behörde;

b) Erfüllung der Pflichten gegenüber Luftfahrtunternehmen im Hinblick auf die Anwendung der erforderlichen Sicherheitskontrollen;

c) Beschäftigung von ordnungsgemäß rekrutiertem und ausgebildetem Personal;

d) Schutz der Post vor unbefugten Eingriffen, solange sie in ihrem Gewahrsam ist.

7.3 **Sicherheitskontrollen**

1. Zeitempfindliche Post: Zeitempfindliche Post (innerhalb von 48 Stunden zuzustellende Sendungen) darf nur als Luftfracht befördert werden, wenn die folgenden Sicherheitskontrollen und -maßnahmen angewendet wurden:

   a) Annahme, Bearbeitung und Handhabung der Post müssen durch ordnungsgemäß rekrutiertes und ausgebildetes Personal erfolgen.

   b) Postgut muss

      i) von Hand oder physisch kontrolliert werden oder

      ii) mit Röntgengeräten durchleuchtet werden oder

      iii) in einer Druckkammer überprüft werden oder

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

      um so weit wie möglich zu gewährleisten, dass das Postgut keine verbotenen Gegenstände enthält.

   c) Flugplan und Streckenführung der Flüge, auf denen die Post befördert werden soll, bleiben vertraulich.

2. Sonstige Post: Nicht zeitempfindliche Post kann als Luftfracht befördert werden, sofern die Maßnahmen nach Nummer 1 Buchstaben a) und b) angewandt wurden. Die Sicherheitskontrollen nach Nummer 1 Buchstabe b) brauchen nur auf eine Stichprobe der Post angewendet zu werden.

3. Die Sicherheitskontrollen nach Nummer 1 Buchstabe b) brauchen bei folgendem Postgut nicht angewendet zu werden:

   a) Post, die von einem bekannten Versender entgegengenommen wurde;

   b) Briefe bis zu einem bestimmten Gewicht oder einer bestimmten Dicke;

   c) Sendungen mit erklärterweise lebensrettenden Materialien;

   d) hochwertige Güter, die anhand von Standards kontrolliert wurden, die den Standards nach Nummer 1 Buchstabe b) mindestens gleichwertig sind;

   e) Post, die auf Nurpostflügen zwischen Gemeinschaftsflughäfen befördert wird;

   f) Umschlagspost.

7.4 **Kriterien für einen bekannten Versender**

Reglementierte Postbehörden/-verwaltungen können einen Versender nur nach dem folgenden Verfahren als bekannten Versender anerkennen:

a) Identität und Anschrift des Versenders und der zur Durchführung von Lieferungen in seinem Namen bevollmächtigten Vertreter werden festgestellt und registriert.

b) Vom Versender wird ferner die Erklärung verlangt, dass er die Sendungen während der Vorbereitung, Lagerung und Beförderung vor unbefugten Eingriffen schützt.

c) Vom Versender wird ferner verlangt,

i) schriftlich zu versichern, dass die Postsendung keine verbotenen Gegenstände nach der Anlage Ziffern iv) und v) enthält;

ii) zu akzeptieren, dass Verpackung und Inhalt der Postsendung den Sicherheitskontrollen nach Abschnitt 7.3 unterzogen werden können.

7.5 **Umschlagspost**

Auf Umschlagspost, die auf dem Luftweg ankommt, brauchen die Sicherheitskontrollen nach Abschnitt 7.3 nicht angewandt zu werden, sofern sie vor unbefugten Eingriffen am Transitort geschützt wurde. Andere Umschlagspost, beispielsweise auf dem Land- oder Schienenweg ankommende Post, die am Abgangsort oder unterwegs keinen Sicherheitskontrollen unterzogen wurde, ist gemäß Abschnitt 7.3 Nummer 1 zu kontrollieren und vor unbefugten Eingriffen zu schützen.

8. POST UND MATERIAL VON LUFTFAHRTUNTERNEHMEN

8.1 **Anwendung**

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

8.2 **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.

8.3 **Sicherheitskontrollen**

Alle Sendungen von Unternehmenspost oder Unternehmensmaterial des Luftfahrtunternehmens unterliegen folgenden Maßnahmen:

a) Sie werden einer Kontrolle und Sicherheitskontrolle unterzogen, um sicherzustellen, dass keine verbotenen Gegenstände in Unternehmenssendungen eingebracht wurden.

b) Sie dürfen vor der Verladung ins Flugzeug nicht unbeaufsichtigt abgestellt werden.

9. BORDVERPFLEGUNG UND BORDVORRÄTE VON LUFTFAHRTUNTERNEHMEN

9.1 **Anwendung**

Bordverpflegung und Bordvorräte von Luftfahrtunternehmen an Bord von Luftfahrzeugen sind Sicherheitskontrollen zu unterziehen, um zu verhindern, dass verbotene Gegenstände an Bord des Luftfahrzeugs gelangen.

9.2 **Sicherheitskontrollen**

1. Lieferanten von Bordverpflegung, Reinigungs- und Bedarfsartikeln müssen Sicherheitskontrollen durchführen, um zu verhindern, dass verbotene Gegenstände in derartige Vorräte gelangen, die an Bord eines Luftfahrzeugs gebracht werden sollen. Diese Maßnahmen umfassen Folgendes:

a) Ernennung eines Sicherheitsbeauftragen, 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 Sicherheitsbereichen haben, müssen eine Sicherheitsüberprüfung durchlaufen haben und die Sicherheitsanweisungen des Flughafenbetreibers befolgen.

d) Das Unternehmen verhindert den unbefugten Zugang zu seinen Einrichtungen und Beständen.

e) Ist das Unternehmen außerhalb des Flughafens ansässig, müssen alle Lieferungen zum Luftfahrzeug mit abgeschlossenen oder versiegelten Fahrzeugen durchgeführt werden.

f) Bearbeitung und Handhabung von Bordvorräten müssen durch ordnungsgemäß rekrutiertes und ausgebildetes Personal erfolgen.

2. Nach der Anlieferung sind Bordvorräte stichprobenartig zu kontrollieren.

3. Bordvorräte, die von einem Unternehmen geliefert wurden, das die Maßnahmen nach Nummer 1 nicht angewendet hat, dürfen nicht an Bord eines Luftfahrzeugs genommen werden.

10. **REINIGUNGSDIENSTE UND REINIGUNGSARTIKEL FÜR LUFTFAHRTUNTERNEHMEN**

10.1 **Anwendung und Ziel**

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

10.2 **Sicherheitskontrollen**

1. Für Luftfahrtunternehmen tätige Reinigungsunternehmen und Lieferanten von Reinigungsartikeln führen die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen ein, mit denen verhindert wird, dass verbotene Gegenstände in Reinigungsartikel gelangen, die an Bord gebracht werden sollen.

   Die folgenden Sicherheitsmaßnahmen sind zu ergreifen:

   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 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, müssen Lieferungen von Reinigungsartikeln zum Luftfahrzeug mit abgeschlossenen oder versiegelten Fahrzeugen durchgeführt werden.

   f) Bearbeitung und Handhabung von Reinigungsartikeln müssen durch ordnungsgemäß rekrutiertes und ausgebildetes Personal erfolgen.

   g) Ferner werden Reinigungsartikel kontrolliert, bevor die Artikel als Unternehmensmaterial an andere Bestimmungsorte gebracht werden.

2. Nach der Anlieferung sind Reinigungsartikel stichprobenartig zu kontrollieren.

3. Lieferungen eines Unternehmens, das die Maßnahmen zur Sicherheitskontrolle nach Nummer 1 nicht einhält, dürfen nicht an Bord eines Luftfahrzeugs genommen werden.

11. **ALLGEMEINE LUFTFAHRT**

11.1 **Sicherheitskontrollen**

1. Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt dürfen auf Verkehrsflughäfen nicht in unmittelbarer Nähe von Luftfahrzeugen abgestellt werden, die für gewerbliche Flüge eingesetzt werden; hiermit soll vermieden werden, dass die Sicherheitsmaßnahmen unterlaufen werden, die auf diese Luftfahrzeuge sowie auf Gepäck, Fracht und Post, die an Bord genommen werden sollen, angewendet wurden.

2. Es sind Vorkehrungen zu treffen, um kontrollierte Fluggäste auf gewerblichen Flügen von Insassen von Luftfahrzeugen der allgemeinen Luftfahrt zu trennen, wobei die folgenden Kriterien gelten:

   a) Auf größeren Flughäfen sind physische Vorkehrungen und/oder Sicherheitskontrollen einzuführen, um ein Zusammenkommen von abfliegenden und ankommenden Insassen von Luftfahrzeugen der allgemeinen Luftfahrt mit 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 beim Ein- und Aussteigen auf dem Vorfeld von 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 sie passieren einen getrennten Teil des Abfertigungsgebäudes und werden zu und von ihrem Luftfahrzeug begleitet oder per Bus oder PKW befördert,

ii) oder sie werden einer Sicherheitskontrolle unterzogen, bevor sie Sicherheitsbereiche des Abfertigungsgebäudes betreten, wenn ein Betreten von Sicherheitsbereichen unvermeidlich ist,

iii) oder sie werden je nach örtlichen Gegebenheiten anderen Sicherheitsmaßnahmen unterzogen, mit denen dieselbe Wirkung erzielt wird.

12. **EINSTELLUNG UND SCHULUNG VON PERSONAL**

12.1 **Nationales Schulungsprogramm für Luftverkehrssicherheit**

Jede zuständige Behörde entwickelt ein nationales Schulungsprogramm für Luftverkehrssicherheit und führt es durch, um das fliegende Personal und das Bodenpersonal in die Lage zu versetzen, die Vorschriften für die Luftverkehrssicherheit anzuwenden und auf unrechtmäßige Eingriffe in die Luftfahrt zu reagieren.

12.2 **Sicherheitspersonal**

1. Das nationale Schulungsprogramm für Luftverkehrssicherheit sollte Maßnahmen zur Feststellung der Eignung, Schulung, Prüfung und Motivation des Sicherheitspersonals umfassen. Personen, deren Aufgaben ausschließlich oder teilweise die Wahrnehmung von Sicherheitsaufgaben umfassen, haben entsprechend den Vorgaben der zuständigen Behörde die folgenden Anforderungen zu erfüllen:

a) Führungskräfte, die Sicherheitsschulungen für das Sicherheitspersonal und für das Bodenpersonal des Flughafens und der Luftfahrtunternehmen entwickeln und durchführen, müssen im erforderlichen Umfang über die entsprechenden Zeugnisse, Kenntnisse und Erfahrungen verfügen, die mindestens Folgendes umfassen müssen:

i) umfangreiche praktische Erfahrungen im Bereich der Luftfahrtsicherheit;

ii) ein von der zuständigen nationalen Behörde anerkanntes Zeugnis oder eine von der zuständigen nationalen Behörde erteilte gleichwertige Zulassung und

iii) notwendige Kenntnisse in folgenden Bereichen:

1. Sicherheitssysteme und Zugangskontrolle;

2. Sicherheit am Boden und während des Fluges;

3. Kontrollen vor dem Anbordgehen;

4. Sicherheit von Gepäck und Fracht;

5. Sicherheit des Luftfahrzeugs und Durchsuchungen;

6. Waffen und verbotene Gegenstände;

7. Überblick zum Thema Terrorismus und

8. 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. *Schulung des Sicherheitspersonals*

Sicherheitspersonal muss für die Sicherheitsaufgaben geschult werden, für die es eingesetzt werden soll. Die Schulung muss mindestens die folgenden Sicherheitsbereiche umfassen:

1. Durchleuchtungs- und Kontrollgeräte und -techniken;

2. Tätigkeiten an Sicherheitskontrollstellen;

3. Durchsuchungstechniken für Hand- und Frachtraumgepäck;

4. Sicherheitssysteme und Zugangskontrolle;

5. Kontrollen vor dem Anbordgehen;

6. Sicherheit von Gepäck und Fracht;

7. Sicherheit des Luftfahrzeugs und Durchsuchungen;

8. Waffen und nicht allgemein zugelassene Gegenstände;

9. Überblick zum Thema Terrorismus und

10. 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. Die Dauer der Erstunterweisung für Sicherheitspersonal darf nicht kürzer sein als von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) empfohlen.

3. *Befähigungszeugnisse des Sicherheitspersonals*

Das Sicherheitspersonal muss eine Zulassung oder ein Befähigungszeugnis der zuständigen nationalen Behörde besitzen.

4. *Motivation des Sicherheitspersonals*

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

12.3 **Sonstiges Personal**

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. Sicherheit am Boden und während des Fluges;

3. Kontrollen vor dem Anbordgehen;

4. Sicherheit von Gepäck und Fracht;

5. Sicherheit des Luftfahrzeugs und Durchsuchungen;

6. Waffen und verbotene Gegenstände;

7. Überblick zum Thema Terrorismus und

8. 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 mindestens aus einer dreistündigen theoretischen Schulung und einer einstündigen Einweisung an Ort und Stelle bestehen.

13. **LEITLINIEN FÜR DIE AUSRÜSTUNG**

Die Ausrüstungen für die Luftverkehrssicherheit müssen von der zuständigen Behörde in Einklang mit den nachstehenden Leitlinien zugelassen sein.

13.1 **Metalldetektoren**

1. *Metalldetektorschleusen*

Metalldetektorschleusen für die Fluggastkontrolle auf Flughäfen müssen folgende Anforderungen erfüllen:

a) Sicherheit

i) Das Gerät muss in der Lage sein, kleinste Gegenstände aus verschiedenen Metallen aufzuspüren mit einer höheren Empfindlichkeit für Eisenmetallanteil unter allen vorhersehbaren Umständen.

ii) Das Gerät muss in der Lage sein, Metallgegenstände unabhängig von ihrer Ausrichtung und Lage innerhalb des Schleusenrahmens aufzuspüren.

iii) 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, sodass der Bediener keinen Auslegungsspielraum hat (Anzeige „Durchlass"/„kein Durchlass").

d) Bedienelemente

i) Das Gerät muss so eingestellt werden können, dass alle spezifizierten Erkennungsanforderungen erfüllt werden; die Lautstärke des Tonalarms muss ebenfalls einstellbar sein.

ii) 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.

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.

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 akustischen und/oder optischen Alarmgebern ausgestattet sein.

13.2 **Normen und Prüfverfahren für Röntgengeräte**

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.

2. *Leistungsanforderungen*

a) Sicherheit

Das Röntgengerät muss die notwendige Auflösung, Durchdringung und Unterscheidungsfähigkeit aufweisen, damit verbotene 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 1 024 × 1 024 Bildpunkte, d. h. hochauflösender Bildschirm).

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

Das Röntgengerät muss Materialien, die es nicht durchleuchten kann, optisch hervorheben.

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.

3. *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

Leitlinien für die Einstufung von verbotenen Gegenständen

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: Dazu gehören auch Säbel, Schwerter, Teppichmesser, Jagdmesser, Andenkenmesser, Kampfsportgeräte, Werkzeuge und andere Messer mit Klingen ab 6 cm Länge und/oder Messer, die nach einzelstaatlichem Recht verboten sind.

iii) Schlagwaffen: Totschläger, Schlagstöcke, Baseballschläger und ähnliche Gegenstände.

iv) Sprengstoffe/Munition/brennbare Flüssigkeiten/ätzende Stoffe: alle Explosivstoffe oder brandauslösenden Stoffe, die allein oder zusammen mit anderen Gegenständen eine Explosion oder einen Brand verursachen können. Dazu gehören Sprengstoffe, Zündkapseln, Feuerwerkskörper, Benzin, andere brennbare Flüssigkeiten, Munition usw. oder Kombinationen davon. Ätzende oder giftige Stoffe, auch Gase in Behältern unter Normaldruck oder in Druckbehältern.

v) Abwehrmittel: Tränengas, Reizgas und ähnliche Chemikalien und Gase in Patronen, Kanistern oder sonstigen Behältnissen sowie andere Abwehrmittel wie Elektroschockgeräte.

vi) Sonstige Gegenstände: Gegenstände wie Eispickel, Wanderstöcke, Rasiermesser und Scheren mit langen Klingen, auch wenn sie gemeinhin nicht als tödliche oder gefährliche Waffen gelten, aber als Waffe eingesetzt werden könnten, einschließlich Spielzeugwaffen und Nachahmungen von Waffen und Granaten.

vii) Gegenstände aller Art, bei denen der hinreichende Verdacht besteht, dass sie zur Vortäuschung einer tödlichen Waffe benutzt werden könnten; dazu gehören unter anderem Sprengkörpern ähnliche Gegenstände oder sonstige Gegenstände mit waffenartigem oder gefährlichem Aussehen.

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

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

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Rat am 12. Oktober 2001 einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt vorgelegt. Dieser Vorschlag stützt sich auf Artikel 80 Absatz 2 des EG-Vertrags.

Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme in erster Lesung auf seiner Tagung vom 29. November 2001 abgegeben.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss hat am 28. November 2001 Stellung genommen.

Der Ausschuss der Regionen hat am 23. November 2001 eine Stellungnahme abgegeben.

Der Rat hat seinen Gemeinsamen Standpunkt am 28. Januar 2002 gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags festgelegt.

II. RAHMEN

Der Vorschlag der Kommission ist Teil des Anti-Terror-Plans, wie ihn der Europäische Rat auf seiner Sondertagung am 21. September 2001 aufgestellt hat. Mit der Aufstellung dieses Plans hat die Europäische Union auf die terroristischen Attentate vom 11. September 2001 in den Vereinigten Staaten reagiert.

III. ZIELE

Mit dem Vorschlag

— soll das Vertrauen in den Luftverkehr in Europa gestärkt werden;

— soll innerhalb der Europäischen Gemeinschaft der Schutz der Bürger in der Zivilluftfahrt jederzeit gewährleistet werden, indem unrechtmäßige Eingriffe verhindert werden;

— sollen gemeinsame grundlegende Normen festgelegt werden, die auf den Empfehlungen des Dokuments 30 der ECAC (Europäische Zivilluftfahrtkonferenz) beruhen;

— soll jedem Mitgliedstaat ermöglicht werden, ein nationales Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt anzunehmen; ferner soll eine einzige geeignete Behörde benannt werden, die den Auftrag hat, diese Programme zu koordinieren, und es sollen eine angemessene Qualitätssicherung und die Organisation von Inspektionen unter der Aufsicht der Kommission gewährleistet werden;

— soll eine Grundlage für die gemeinsame Auslegung der einschlägigen Bestimmungen des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, insbesondere seines Anhangs 17, geschaffen werden.

Um diese Ziele zu erreichen, ist in dem Vorschlag Folgendes vorgesehen:

— Festlegung von gemeinsamen grundlegenden Normen für Maßnahmen im Bereich der Luftverkehrssicherheit;

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

IV. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

Allgemeine Bemerkungen

Der Gemeinsame Standpunkt enthält im Anhang die gemeinsamen grundlegenden Normen für Maßnahmen im Bereich der Luftverkehrssicherheit. Im Vorschlag der Kommission entsprachen diese Normen den Normen des Dokuments 30 der ECAC; es war vorgesehen, dass diese Normen später entsprechend den aktuellen Bedürfnissen der Gemeinschaft nach einem Ausschussverfahren angepasst werden können.

Der Rat war der Auffassung, dass ein solches Verfahren eine erhebliche Verzögerung bei der Erstellung der Maßnahmen bedeuten würde, die gegenwärtig erforderlich sind. Er hat daher die nach der Sondertagung des Rates vom 14. September 2001 eingesetzte multidisziplinäre Ad-hoc-Gruppe beauftragt, diese Normen bereits jetzt an die aktuellen Bedürfnisse anzupassen.

Bemerkungen zu Einzelpunkten: wichtigste Änderungen am Vorschlag der Kommission

a) Nationale Sicherheitsprogramme für die Zivilluftfahrt (Artikel 5)

Der Rat hat diese Bestimmung wesentlich klarer gefasst. Er hat insbesondere vorgesehen, dass nationale Qualitätssicherungsprogramme für die Sicherheit der Zivilluftfahrt konzipiert werden, die für eine strengere Kontrolle der nationalen Sicherheitsprogramme für die Zivilluftfahrt sorgen sollen.

b) Strengere Maßnahmen (Artikel 6)

Der Rat hat diese Bestimmung dahin gehend geändert, dass die Kommission nun nicht mehr entscheiden kann, dass Maßnahmen, die für diskriminierend oder unnötig restriktiv gehalten werden, aufgehoben werden.

Der Rat war der Auffassung, dass der Vertrag bereits angemessene Bestimmungen enthält, die es der Kommission ermöglichen, die von den Mitgliedstaaten ergriffenen Maßnahmen anhand der Grundsätze des Vertrags zu überwachen. Es ist daher nicht erforderlich, diesbezüglich spezielle Bestimmungen in die Verordnung aufzunehmen. Diese Änderung entspricht im Übrigen einem Wunsch des Europäischen Parlaments.

c) Verbreitung von Informationen (Artikel 8)

Der Rat hat diese neue Bestimmung eingefügt, mit der ein Gleichgewicht zwischen dem Recht der Öffentlichkeit auf Zugang zu Informationen einerseits und der Notwendigkeit des Geheimschutzes bestimmter sensibler Maßnahmen andererseits sichergestellt werden soll.

d) Sanktionen (Artikel 11)

Der Rat hat diese neue Bestimmung eingefügt; sie sieht vor, dass die Sanktionen für Verstöße gegen die Vorschriften dieser Verordnung wirksam, angemessen und abschreckend sein müssen.

e) Inkrafttreten (Artikel 12)

Der Rat hielt es für zweckmäßig, vorzusehen, dass einige Bestimmungen des Anhangs am 31. Dezember dieses Jahres in Kraft treten. Dies entspricht dem betreffenden Antrag des Europäischen Parlaments.

V. STANDPUNKT DES RATES ZU DEN ABÄNDERUNGEN DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

Der Rat hat die Abänderungen 21, 4, 5, 7, 13 (erster Teil) und 14 in vollem Umfang oder sinngemäß in seinen Gemeinsamen Standpunkt einbezogen.

Die Abänderungen 1, 2, 3, 22, 10, 19 und 13 (zweiter Teil) stellen darauf ab, dass die öffentliche Hand zumindest in einer ersten Phase bestimmte, nach der Verordnung vorgesehene zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen finanziert. Der Rat hielt es zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht für zweckmäßig, diesen Abänderungen zuzustimmen, da eine Stellungnahme seinerseits der allgemeineren Debatte über die Tarife der Verkehrsmittel, die zurzeit auf Gemeinschaftsebene geführt wird, vorgreifen könnte.

Abänderung 8 wurde nicht übernommen, da der Rat der Auffassung ist, dass es für eine ordnungsgemäße und wirksame Durchführung der Inspektionen erforderlich ist, dass der betreffende Mitgliedstaat rechtzeitig vor der Inspektion unterrichtet wird.

Abänderung 20 wurde nicht übernommen, da diese Abänderung nach Ansicht des Rates über den Anwendungsbereich der Verordnung, wie er in Artikel 1 Absatz 1 festgelegt ist, hinausginge.