

DIN EN 17483-2



ICS 03.080.20; 13.310

Einsprüche bis 2022-11-02
Vorgesehen als Ersatz für
DIN EN 16082:2011-11

Entwurf

**Private Sicherheitsdienstleistungen –
Schutz kritischer Infrastrukturen –
Teil 2: Flughafen- und Luftsicherheitsdienstleistungen;
Deutsche und Englische Fassung prEN 17483-2:2022**

Private security services –
Protection of Critical Infrastructure –
Part 2: Airport and aviation security services;
German and English version prEN 17483-2:2022

Dispositions de sécurité privée pour la protection des infrastructures critiques –
Partie 2: Offre de services de sûreté aéronautique et aéroportuaire;
Version allemande et anglaise prEN 17483-2:2022

Anwendungswarnvermerk

Dieser Norm-Entwurf mit Erscheinungsdatum 2022-09-02 wird der Öffentlichkeit zur Prüfung und Stellungnahme vorgelegt.

Weil die beabsichtigte Norm von der vorliegenden Fassung abweichen kann, ist die Anwendung dieses Entwurfs besonders zu vereinbaren.

Stellungnahmen werden erbeten

- vorzugsweise online im Norm-Entwurfs-Portal von DIN unter www.din.de/go/entwuerfe bzw. für Norm-Entwürfe der DKE auch im Norm-Entwurfs-Portal der DKE unter www.entwuerfe.normenbibliothek.de, sofern dort wiedergegeben;
- oder als Datei per E-Mail an nadl@din.de möglichst in Form einer Tabelle. Die Vorlage dieser Tabelle kann im Internet unter www.din.de/go/stellungnahmen-norm-entwuerfe oder für Stellungnahmen zu Norm-Entwürfen der DKE unter www.dke.de/stellungnahme abgerufen werden;
- oder in Papierform an den DIN-Normenausschuss Dienstleistungen (NADL), 10772 Berlin oder Am DIN-Platz, Burggrafenstr. 6, 10787 Berlin.

Die Empfänger dieses Norm-Entwurfs werden gebeten, mit ihren Kommentaren jegliche relevanten Patentrechte, die sie kennen, mitzuteilen und unterstützende Dokumentationen zur Verfügung zu stellen.

Gesamtumfang 34 Seiten

DIN-Normenausschuss Dienstleistungen (NADL)

Nationales Vorwort

Dieses Dokument (prEN 17483-2:2022) wurde vom Technischen Komitee CEN/TC 439 „Private Sicherheitsdienstleistungen“ erarbeitet, dessen Sekretariat von ASI (Österreich) gehalten wird.

Das zuständige deutsche Normungsgremium ist der Arbeitsausschuss NA 159-01-02 AA „Wach- und Sicherheitsdienstleistungen“ im DIN-Normenausschuss Dienstleistungen (NADL).

Um Zweifelsfälle in der Übersetzung auszuschließen, ist die englische Originalfassung beigelegt. Die Nutzungsbedingungen für den deutschen Text des Norm-Entwurfes gelten gleichermaßen auch für den englischen Text.

Aktuelle Informationen zu diesem Dokument können über die Internetseiten von DIN (www.din.de) durch eine Suche nach der Dokumentennummer aufgerufen werden.

Änderungen

Gegenüber DIN EN 16082:2011-11 wurden folgende Änderungen vorgenommen:

- a) Änderung des Titels;
- b) grundlegende Überarbeitung des Dokuments und Unterteilung in verschiedene Teile für jeden KVP-Bereich.

September 2022

prEN 17483-2

**Private Sicherheitsdienstleistungen – Schutz kritischer Infrastrukturen –
Teil 2: Flughafen- und Luftsicherheitsdienstleistungen**

Private security services – Protection of Critical Infrastructure – Part 2: Airport and aviation security services

Dispositions de sécurité privée pour la protection des infrastructures critiques – Partie 2: Offre de services de
sûreté aéronautique et aéroportuaire

Inhalt

	Seite
Europäisches Vorwort	3
Einleitung	4
1 Anwendungsbereich	5
2 Normative Verweisungen	5
3 Begriffe	6
4 Personal	7
4.1 Ausbildung	7
4.1.1 Branchenspezifische Ausbildung	7
4.1.2 Anforderungen an Zusatzausbildungen	7
4.1.3 Ausbildungsanforderungen	8
4.1.4 Spezialausbildung	9
4.1.5 Führungskräfteausbildung	12
4.1.6 Ausbildung am Arbeitsplatz	12
4.1.7 Supervision für die Ausbildung am Arbeitsplatz	13
4.1.8 Fortbildung	13
4.1.9 Daten bezüglich der Ausbildung	14
5 Kontrolle und Einhaltung der Qualität	14
Literaturhinweise	16

Bilder

Bild 1 — Struktur der branchenspezifischen Normen dieser Normenreihe	4
Bild 2 — Struktur der branchenspezifischen Normen dieser Normenreihe mit Hervorhebung von Teil 2	5

Europäisches Vorwort

Dieses Dokument (prEN 17483-2:2022) wurde vom Technischen Komitee CEN/TC 439 „Private Sicherheitsdienstleistungen“ erarbeitet, dessen Sekretariat von ASI gehalten wird.

Dieses Dokument ist derzeit zur CEN-Umfrage vorgelegt.

Dieses Dokument wird EN 16082:2011 ersetzen.

Gegenüber der Vorgängerausgabe wurden folgende technische Änderungen vorgenommen:

- der Titel der Norm wurde geändert;
- die Norm wurde grundlegend überarbeitet und in verschiedene Teile für die einzelnen Sektoren der zu schützenden kritischen Infrastruktur unterteilt.

Dieses Dokument ist Teil einer Reihe von Normen, zu der neben diesem die folgenden gehören:

- EN 17483-1, *Private Sicherheitsdienstleistungen — Schutz kritischer Infrastrukturen — Teil 1: Allgemeine Anforderungen*
- EN 17483-3, *Private Sicherheitsdienstleistungen — Schutz kritischer Infrastrukturen — Teil 3: Sicherheitsdienstleistungen für Seeschifffahrt und Seehäfen*

Es ist geplant, weitere branchenspezifische Normen in diese Normenreihe aufzunehmen.

Einleitung

Ziel dieser Norm ist die Festlegung von Mindestkriterien für die Erbringung von Sicherheits- und Sicherungsdienstleistungen im Flughafen- und Luftfahrtsektor (im Folgenden: Flughafen- und Luftsicherheitsdienstleistungen) als Teil sowohl nationaler als auch internationaler kritischer Infrastruktur.

Das Ziel ist, über eine Normenreihe zu verfügen, die sich, beginnend mit EN 17483-1, die die grundlegenden und allen Sektoren kritischer Infrastruktur gemeinsamen Anforderungen abdeckt, aus der Notwendigkeit ergibt, eine hohe Qualität und harmonisierte Qualitätskriterien für private Sicherheitsdienstleister anzustreben. Dies trägt wiederum zu einer gut funktionierenden Gesellschaft bei. Indem diese Norm umreißt, was ein privates Sicherheitsunternehmen zu einem lohnenswerten Anbieter derart wichtiger kritischer Infrastruktur macht, wie es das Flughafen- und Luftfahrtökosystem ist, zielt sie darauf ab, zur Professionalisierung von Auftraggebern und Anbietern privater Sicherheitsdienstleistungen beizutragen.

Aufbauend auf EN 17483-1:2021, in der die grundlegenden Anforderungen festgelegt sind, und allen weiteren noch zu veröffentlichenden branchenspezifischen Normen EN 17483-X (einschließlich dieses Dokuments für Flughafen- und Luftsicherheitsdienstleistungen EN 17483-2), folgt diese Normenreihe einer transparenten Struktur, die im Folgenden dargestellt ist (siehe Bild 1).

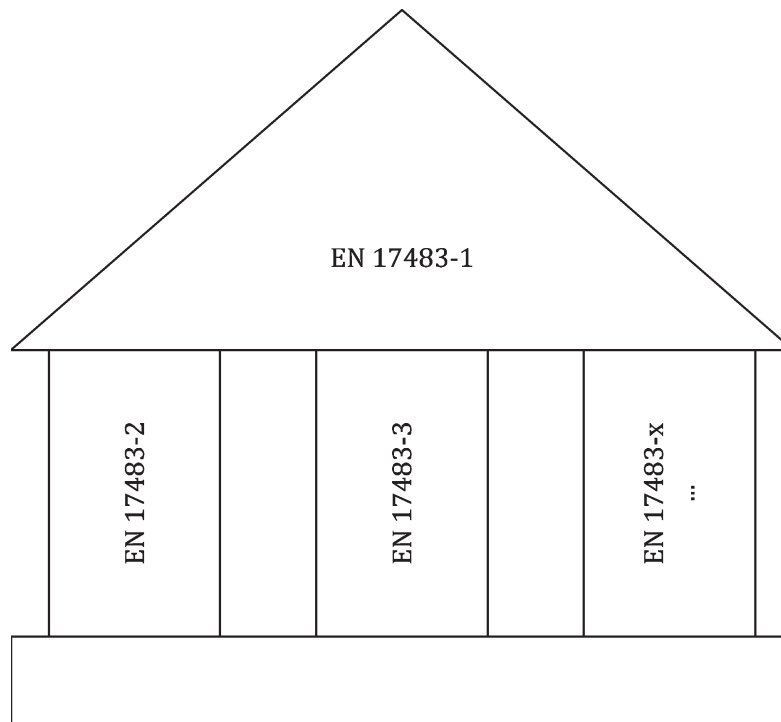


Bild 1 — Struktur der branchenspezifischen Normen dieser Normenreihe

Das übergeordnete Ziel ist, die notwendigen branchenspezifischen Normen für jeden geeigneten und anwendbaren Sektor innerhalb der kritischen Infrastruktur in Übereinstimmung mit den in EN 17483-1:2021, Anhang A umrissenen Sektoren zu erstellen.

Diese branchenspezifischen Normen sind notwendig, um das Fehlen entsprechender Gesetze oder Lücken in der vorhandenen Gesetzgebung auszugleichen. Sie sollen den Zertifizierern dabei helfen, die Einhaltung der Vorgaben der Hauptanforderungsnormen und der branchenspezifischen Normen zu überprüfen.

In dieses Dokument ist breitgefächertes, interdisziplinäres Fachwissen verschiedener Organisationen und Personen eingeflossen, die an der Normung und privaten Sicherheits- und Sicherungsdienstleistungen sowohl auf der nationalen als auch der internationalen Ebene beteiligt sind.

1 Anwendungsbereich

Dieses Dokument enthält die branchenspezifischen Anforderungen für die Erbringung von privaten Sicherheits- und Sicherungsdienstleistungen für die Flughafen- und zivile Luftfahrtsicherheit, die zusätzlich zu den Bestimmungen von EN 17483-1:2021 gelten.

ANMERKUNG 1 Dieses Dokument ist der zweite Teil einer Normenreihe zur Bereitstellung von privaten Sicherheits- und Sicherungsdienstleistungen für kritische Infrastruktur.

ANMERKUNG 2 Siehe Bild 2.

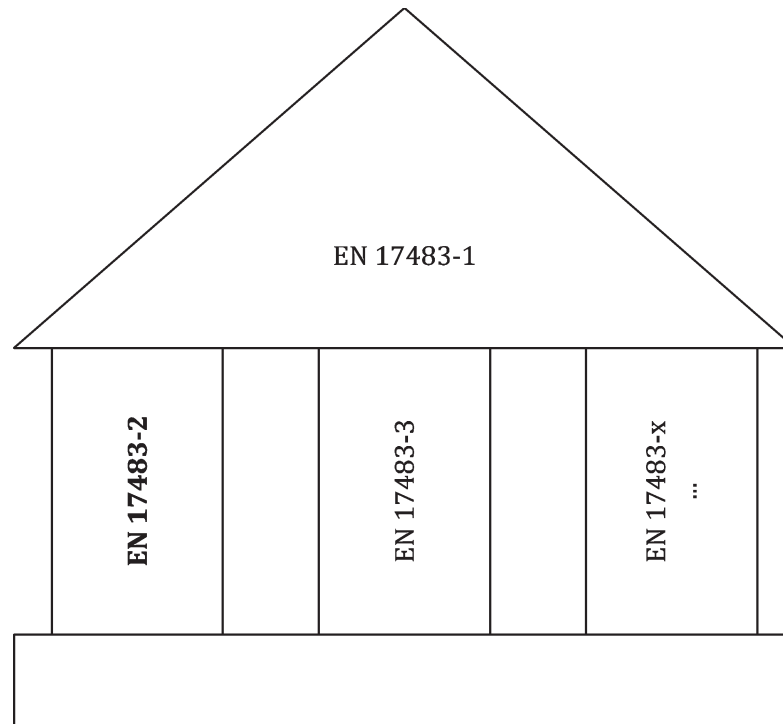


Bild 2 — Struktur der branchenspezifischen Normen dieser Normenreihe mit Hervorhebung von Teil 2

ANMERKUNG 3 Es ist wichtig, dass die Auswahl eines Sicherheitsdienstleisters/Sicherungsdienstleisters immer den bestmöglichen Ausgleich zwischen Qualität und Preis darstellt. Dieses Dokument legt die Mindestanforderungen fest, die Anbieter erfüllen können, um diesen Ausgleich zu erzielen.

Diese Europäische Norm legt Dienstleistungsanforderungen an die Qualität in Bezug auf Organisation, Prozesse, Personal und Verwaltung eines Sicherheitsdienstleisters/Sicherungsdienstleisters und/oder seiner unabhängigen Zweigstellen und Niederlassungen nach Handelsrecht als Anbieter von Flughafen- und Luftsicherheitsdienstleistungen fest.

Sie legt Qualitätskriterien für das Erbringen von Flughafen- und Luftsicherheitsdienstleistungen fest, die von öffentlichen und privaten Auftraggebern nachgefragt werden. Dieses Dokument ist geeignet für die Auswahl, Zuteilung, Auftragsvergabe und Kontrolle des am besten geeigneten Anbieters von Flughafen- und Luftsicherheitsdienstleistungen [1].

2 Normative Verweisungen

Die folgenden Dokumente werden im Text in solcher Weise in Bezug genommen, dass einige Teile davon oder ihr gesamter Inhalt Anforderungen des vorliegenden Dokuments darstellen. Bei datierten Verweisungen gilt

nur die in Bezug genommene Ausgabe. Bei undatierten Verweisungen gilt die letzte Ausgabe des in Bezug genommenen Dokuments (einschließlich aller Änderungen).

EN 17483-1:2021, *Private Sicherheitsdienstleistungen — Schutz kritischer Infrastrukturen — Teil 1: Allgemeine Anforderungen*

EN 15602, *Sicherheitsdienstleister/Sicherungsdienstleister — Begriffe*

3 Begriffe

Für die Anwendung dieses Dokuments gelten die Begriffe nach EN 15602 und die folgenden Begriffe.

ISO und IEC stellen terminologische Datenbanken für die Verwendung in der Normung unter den folgenden Adressen bereit:

- IEC Electropedia: verfügbar unter <http://www.electropedia.org/>
- ISO Online Browsing Platform: verfügbar unter <https://www.iso.org/obp>

3.1

Luftsicherheit

Kombination von Maßnahmen und personellen und materiellen Ressourcen, die dazu dienen, die Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden

Anmerkung 1 zum Begriff: Diese Definition wurde aus Verordnung (EG) Nr. 300/2008, Artikel 3, 2. (Amtsblatt der EU L97/74) entnommen.

3.2

Zivilluftfahrt

Flüge von Zivilluftfahrzeugen, ausgenommen Flüge von Staatsluftfahrzeugen im Sinne des Artikels 3 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt

Anmerkung 1 zum Begriff: Diese Definition wurde aus Verordnung (EG) Nr. 300/2008, Artikel 3, 1. (Amtsblatt der EU L97/74) entnommen.

3.3

Führungskraft

ausgewählter Sicherheitsmitarbeiter mit Spezialausbildung, der für die Leistung der Sicherheitsmitarbeiter bei der Erbringung der Sicherheitsdienstleistungen/Sicherungsdienstleistungen verantwortlich ist, mit dem Ziel, für eine laufende Überwachung und Bewertung der betrieblichen Leistung des Sicherheitspersonals zu sorgen und sowohl Schwächen als auch die Bereiche zu erkennen, in denen zusätzliche Schulungsmaßnahmen erforderlich sein können

Anmerkung 1 zum Begriff: Die Verwendung der Benennung „Führungskraft“ ist weiter verbreitet als die der „Sicherheitsführungskraft“ im Luftfahrtwesen.

[QUELLE: EN 15602:2022, 3.11.22 — modifiziert: Benennung geändert von „Sicherheitsführungskraft“ in „Führungskraft“ und Hinzufügung von Text aus der Verordnung (EU) 2015/1998]

4 Personal

4.1 Ausbildung

4.1.1 Branchenspezifische Ausbildung

Zusätzlich zu den in EN 17483-1:2021, 6.3.3 festgelegten Anforderungen muss eine branchenspezifische Ausbildung für die Erbringung von Flughafen- und Luftsicherheitsdienstleistungen durchgeführt werden. Informationen zu dieser Ausbildung sind in den folgenden Dokumenten enthalten:

- Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) [2];
- Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission vom 5. November 2015, Durchführungsverordnung (EU) 2019/103 der Kommission vom 23. Januar 2019 zur Änderung der vorgenannten und späterer Änderungen, in der detaillierte Maßnahmen zur Umsetzung der allgemeinen Grundnormen zur Luftsicherheit festgelegt sind (Text von Bedeutung für den EWR) (und Verordnung 2320/2002 wurde aufgehoben) [3];
- Verordnung (EG) Nr. 272/2009 der Kommission vom 2. April 2009 zur Ergänzung der im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegten gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit der Zivilluftfahrt [4];
- International Civil Aviation Organization (ICAO) — Anhang 17 der Convention on International Civil Aviation — Security: Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful interference [5];
- International Civil Aviation Organization (ICAO) — Document 9284-AN/905 — Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (and Corrigenda/Addenda/Guidance) [6];
- European Civil Aviation Conference (ECAC) — Document 30 — ECAC Policy statement in the field of civil aviation security specifying Preventive Security Measures including recommendations on staff recruitment and training [7].

Der genaue Inhalt dieser Ausbildung und Schulung kann von Land zu Land variieren.

Wenn das nationale Luftfahrtsicherheitsprogramm keine spezifische Mindestanzahl an Ausbildungsstunden nennt oder festlegt, muss der Dienstleister sicherstellen, dass eine Mindestanzahl an Ausbildungsstunden gegeben wird, bevor ein lizenzierte Sicherheitsmitarbeiter seine ihm übertragenden Aufgaben erfüllen kann (siehe die oben genannten Rechtsvorschriften).

4.1.2 Anforderungen an Zusatzausbildungen

Zusätzlich zur branchenspezifischen Ausbildung kann eine auf den tatsächlichen vertraglichen Verpflichtungen des Dienstleisters basierende Zusatzausbildung erforderlich sein. Dazu können z. B. Spezialausbildungen zu nationalen/internationalen oder auftraggeberbezogenen Verordnungen basierend auf speziellen Sicherheitsanforderungen von Auftraggebern oder Ländern gehören, die nicht Gegenstand der in 4.1.1 genannten Verordnungen sind.

BEISPIEL Für einen Auditor besteht Notwendigkeit, die Vereinbarung anzufordern und die darin enthaltenen Ausbildungsanforderungen einzusehen und dann die Aufzeichnungen entsprechend zu überprüfen.

Beispiele für vertragliche Anforderungen:

- a) Alle Dienstleistungen werden von Luftsicherheitskräften und Führungskräften erbracht, die nach FAA-, TSA-, unternehmensspezifischen und lokalen Verwaltungsnormen ausgebildet und qualifiziert wurden.

- b) Sicherheitsmitarbeiter müssen eine erste 6-stündige Ausbildungssitzung besuchen, um sicherzustellen, dass sie ihre Rollen und Verantwortlichkeiten verstehen. Zusätzlich sind eine 1-stündige Online-Lektion zur Vorbereitung auf Notfälle sowie ein jährlich zu wiederholender Kurs gefordert.
- c) Zur Spezialausbildung kann der Einsatz von Kommunikationstechnik (über Funk) oder Dokumentations-technik gehören, die von den Sicherheitsmitarbeitern zur Dokumentation von Schichtzeiten und/oder eventuellen Ereignissen einzusetzen sind.

4.1.3 Ausbildungsanforderungen

4.1.3.1 Ausbildung des Sicherheitsbewusstseins

Die folgende Ausbildung des Sicherheitsbewusstseins ist eine Ergänzung der gesetzlichen Anforderungen und muss die folgenden Themenbereiche abdecken:

- Grundsätze der Luftsicherheit;
- in der Luftfahrt verwendete Definitionen;
- Sicherheitsprogramm eines Flughafens/Luftfahrtunternehmens – Ziele, Hauptgrundsätze und Leitkomponenten;
- Organisation eines Flughafens/Luftfahrtunternehmens;
- Lage und Zugangspunkte der zugangsbeschränkten Sicherheitsbereiche (SRA, en: Security Restricted Areas);
- Lage und Zugangspunkte der wegen kritischer Teile zugangsbeschränkten Sicherheitsbereiche (CPSRA, en: Critical Parts Security Restricted Areas);
- Lage der zur Landseite zählenden Bereiche und anderer der Flughafenzugangskontrolle unterliegender Bereiche;
- andere interessierte Parteien (z. B. Polizei, Feuerwehr, Flughafenbehörde, andere Dienstleister);
- maßgebende Sicherheitsverfahrensweisen, die auf/in einem Flughafen/Luftfahrtunternehmen angewendet werden;
- auf dem Flughafen/in einem Luftfahrtunternehmen angewendete Sicherheitskommunikation;
- Notfall-/Risikomanagement und Kontinuitätsplanung;
- Dienstausweis- und Ausweissysteme;
- Gefährdungen (z. B. Sprengstoff, Waffen, Chemikalien, Gas, verdächtige Gegenstände).

4.1.3.2 Kommunikative Fähigkeiten und Vokabular mit Bezug auf Flughafen- und Luftsicherheit

Die folgende Ausbildung ist eine Ergänzung der gesetzlichen Anforderungen. Kommunikative Fähigkeiten und Vokabular mit Bezug auf Luftsicherheit müssen die folgenden Themenbereiche abdecken:

- Grundkenntnisse des im Bereich der Flughafen- und Luftsicherheit genutzten Englischen, sofern dies für die auszuführende Aufgabe maßgebend ist;
- Grundlagen der Terminologie in der Luftfahrt (Luftsicherheit) – in internationalen, europäischen und nationalen Rechtsvorschriften verwendetes Vokabular;
- Luftsicherheits- und Sicherheitsabkürzungen sowie Grundlagen der IT-Terminologie.

4.1.3.3 Kundendienst

Die folgende Ausbildung ist eine Ergänzung der gesetzlichen Anforderungen.

Die Kundendienstausbildung muss die Dienstleistungen für Nutzer und Personal von Flughafen und Luftfahrtunternehmen umfassen und die folgenden Themenbereiche abdecken:

- Kundenbetreuung einschließlich Passagiere und Sonderfälle: z. B. Diplomaten, VIP, Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen;
- zwischenmenschliche Fähigkeiten;
- Konfliktmanagement;
- verirrte Passagiere;
- Umgang mit Stresssituationen;
- Gleichberechtigung und Diversität.

4.1.4 Spezialausbildung

4.1.4.1 Allgemeines

Nach Beendigung der Grundausbildung muss die Spezialausbildung für die verschiedenen Luftfahrtleistungsaktivitäten, sofern anwendbar, Folgendes umfassen:

- Kontrolle (Screening) von Passagieren, Personal und Crews einschließlich ihres Aufgabe- und Handgepäckes/persönlichen Eigentums;
- Kontrolle (Screening) von Cargo/Fracht und Postsicherheit;
- Kontrolle (Screening) von Flughafenlieferungen und Bordvorräten einschließlich der Fahrzeuge;
- Verfahrensweisen zum Schutz von Luftfahrzeugen und beim Überprüfen/Durchsuchen.

Alle Ausbildungen müssen Folgendes umfassen:

- Sicherheitsorganisation:
 - Verantwortlichkeiten und Schnittstellen der im Bereich der Sicherheit tätigen interessierten Parteien;
 - Insider-Bedrohungen [8]/Straftaten von Mitarbeitern;
 - Alarmierungsverfahren im Falle einer Ortung oder Bedrohung;
- Bewusstsein und Verfahrensweisen:
 - verdächtiges Verhalten;
 - technologiegestütztes Durchsuchen im Verhältnis zum Durchsuchen per Hand;
 - besondere Problematiken bezüglich des Durchsuchens per Hand (z. B. Geschlecht, Kultur, Behinderungen);
 - die wichtigsten Sicherheitsverfahrensweisen, z. B. Ortung von Gefahrgütern und Verhalten im Umgang damit;