



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 16.4.2019
COM(2019) 183 final

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN
RAT**

**JAHRESBERICHT 2017 ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG (EG)
NR. 300/2008 ÜBER GEMEINSAME VORSCHRIFTEN FÜR DIE SICHERHEIT IN
DER ZIVILLUFTFAHRT**

EINLEITUNG

Im Jahr 2017 wurden erneut Bedenken im Zusammenhang mit der globalen Bedrohung durch unkonventionelle Spreng- und Brandvorrichtungen (USBV) laut, die auf raffinierte Weise in manipulierten elektronischen Geräten versteckt sind. Die US-amerikanische und die britische Regierung haben das Mitführen jeglicher persönlicher elektronischer Geräte, die größer als Mobiltelefone sind, im Handgepäck verboten. Dieses Verbot gilt für Flüge aus einigen Ländern des Nahen Ostens und Nordafrikas. Aufgrund der langjährigen engen Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und den Vereinigten Staaten, die auf der Anerkennung der jeweiligen Luftsicherheitsmaßnahmen beruht, konnte diesen Sicherheitsbedenken mit gezielten Maßnahmen Rechnung getragen werden, die eine Ausweitung des Verbots des Mitführens dieser Geräte auf alle internationalen Flüge, etwa auf Flüge aus Europa, nicht erforderlich machten.

Die Kommission setzte ihre Bemühungen zur Verbesserung der Luftsicherheit weltweit durch ihre langjährige Zusammenarbeit mit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und durch ihr Kapazitätsaufbauprojekt CASE für Afrika und den Nahen Osten fort.

Cybersicherheit und der Schutz der öffentlichen Bereiche von Flughäfen waren weiterhin vorrangige Anliegen.

Wie in den Vorjahren setzte die Kommission ihre Bemühungen fort, die Gesetzgebung in der Zivilluftfahrt im Hinblick auf eine bessere Rechtssetzung der EU zu klären, zu harmonisieren und zu vereinfachen.

Zugunsten sowohl der Fluggäste als auch der Luftfahrtindustrie wurden die Vorarbeiten für eine neue One-Stop-Sicherheitsvereinbarung mit Singapur abgeschlossen, so dass Anfang 2018 eine formelle Annahme erfolgen kann.

TEIL I

INSPEKTIONEN

1. ALLGEMEINES

Mit der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt sollen unrechtmäßige Eingriffe im Zusammenhang mit Zivilluftfahrzeugen zum Schutz von Personen und Gütern verhindert werden.

Die Umsetzung der Vorschriften in der Luftsicherheit basiert auf Unionsebene auf einem zweiteiligen System zur Überwachung der Einhaltung, d. h. Inspektionen durch die Kommission ergänzt durch die Bewertung der Jahresberichte der Mitgliedstaaten über nationale Überwachungstätigkeiten (Sicherheitsüberprüfungen, Inspektionen und Tests), die von jedem Mitgliedstaat selbst durchgeführt werden.

Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 sieht vor, dass die Kommission Inspektionen durchführt, einschließlich Inspektionen von Flughäfen, Betreibern und Stellen, die Luftsicherheitsstandards anwenden, um die Anwendung der Verordnung durch die Mitgliedstaaten zu überwachen und gegebenenfalls Empfehlungen zur Verbesserung der Luftsicherheit auszusprechen. Die Schweiz ist ebenfalls in das Unionsprogramm einbezogen, während Norwegen und Island auf der Grundlage paralleler Vorschriften von der EFTA-Überwachungsbehörde (EÜB) kontrolliert werden.

Für die Durchführung dieser Inspektionen im Jahr 2017 stand der Kommission ein Team von sieben Luftsicherheitsinspektoren (Vollzeitkräfte) zur Verfügung. Die Inspektionsarbeit wird durch einen Pool von

rund 100 nationalen Prüfern unterstützt, die von den Mitgliedstaaten, Island, Norwegen und der Schweiz ernannt werden. Voraussetzung für den Einsatz bei diesen Inspektionen ist die Teilnahme an einer von der Kommission durchgeführten Schulung. Inspektoren der EFTA-Überwachungsbehörde (EÜB) und der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) sind ab 2016¹ gleichberechtigt als vollwertige Inspektoren an diesem Prozess beteiligt. Die hohe Zahl der nationalen Prüfer, die an den Inspektionen der Kommission teilnehmen, gewährleistet ein System der Peer-Begutachtung und ermöglicht die Verbreitung der Methoden und bewährten Vorgehensweisen in den Mitgliedstaaten. Anhang 1 enthält eine Tabelle mit einer zusammenfassenden Aufstellung der 2017 ausgeführten Überwachungstätigkeiten der Kommission und der EÜB.

Die Verordnung (EU) Nr. 72/2010 der Kommission in der geänderten Fassung legt die Verfahren für die Durchführung von Luftsicherheitsinspektionen der Kommission fest. Sie enthält unter anderem Bestimmungen für die Qualifizierung und Zuständigkeiten der Prüfer der Kommission und die Durchführung von Folgeinspektionen.

Die Methode für die Durchführung dieser Inspektionen wurde in enger Zusammenarbeit mit den für die Luftsicherheit zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten ausgearbeitet und basiert auf der Prüfung der tatsächlichen Umsetzung der Sicherheitsmaßnahmen. Um die Anforderungen und Verfahren zur Durchführung der Inspektionen einheitlich auslegen zu können, erstellt das Referat „Sicherheit“ der GD MOVE Handbücher für Flughafen- und Frachtinspektionen und aktualisiert diese. Diese Handbücher enthalten außerdem detaillierte Anweisungen und Anleitungen zu allen in den EU-Rechtsvorschriften geforderten Luftsicherheitsmaßnahmen. Darüber hinaus enthalten sie Einzelheiten zu allen organisatorischen und praktischen Aspekten der Inspektionen der Kommission. Die Handbücher sind Verschlussachen der EU und stehen nur den Prüfern der Kommission und den zuständigen Behörden jedes Mitgliedstaats zur Verfügung.

Die Kommission führt Inspektionen der Luftsicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten (im Folgenden „zuständige Behörden“) und Inspektionen einer begrenzten Anzahl von Flughäfen, Betreibern und Stellen durch, die Luftsicherheitsstandards anwenden. Die Inspektionen der zuständigen Behörden haben zum Ziel zu überprüfen, ob die Mitgliedstaaten über die erforderlichen Mittel – einschließlich eines nationalen Qualitätskontrollprogramms, der erforderlichen Zuständigkeiten und entsprechenden Ressourcen – verfügen, damit sie die Rechtsvorschriften der Europäischen Union zur Luftsicherheit angemessen umsetzen können. Die Inspektionen von Flughäfen haben zum Ziel zu überprüfen, ob die zuständige Behörde die effektive Umsetzung der Luftsicherheitsmaßnahmen angemessen überwacht und in der Lage ist, potenzielle Mängel rasch zu erkennen und zu beheben. In beiden Fällen müssen die von den Prüfern der Kommission festgestellten Mängel innerhalb eines festgelegten Zeitrahmens behoben werden; die Inspektionsberichte werden allen Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt.

Während der Großteil der Inspektionen gemäß der ursprünglich vorgesehenen Inspektionsplanung durchgeführt wurde, wurden vier Inspektionen aufgrund verschiedener gebührend begründeter Umstände verschoben.

Mit dem Ziel, die Mitgliedstaaten über die Ergebnisse dieser Inspektionen zu informieren, die Transparenz zu fördern und die Einhaltung der Überwachungsmethoden zu harmonisieren, hat die Kommission im März eine Inspektionsarbeitsgruppe eingerichtet, an der die Leiter der Qualitätskontrollabteilungen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt der Mitgliedstaaten teilnehmen.

1.1 Mehrjährige Überwachung der Einhaltung durch die Kommission

¹ Durchführungsverordnung (EU) 2016/472 der Kommission vom 31. März 2016 (ABl. L 85 vom 1.4.2016, S. 28).

Damit sich die Kommission vom Umfang der Einhaltung der Vorschriften durch die Mitgliedstaaten hinreichend vergewissern kann, verfolgt sie ein Konzept der Überwachung in Mehrjahreszyklen. So wird die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsvorschriften in jedem Mitgliedstaat in einem Zyklus von zwei Jahren, entweder durch eine Inspektion seiner zuständigen Behörde oder eine Inspektion von mindestens einem seiner Flughäfen, überprüft. Darüber hinaus wird die Anwendung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit in einem Zyklus von fünf Jahren durch eine nicht vorhersehbare Auswahl von mindestens 15 % aller EU-Flughäfen, die unter die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 fallen, einschließlich des größten Flughafens in Bezug auf das Passagieraufkommen in jedem Mitgliedstaat überprüft.

Gemäß den Anforderungen der Rahmenverordnung tragen die Mitgliedstaaten die Hauptverantwortung dafür, die Einhaltung der Umsetzung der gemeinsamen Grundstandards auf den Flughäfen, bei den Luftfahrtunternehmen und für die Sicherheit zuständigen Stellen zu überwachen. Die von der Kommission durchgeführten Inspektionen auf ausgewählten Flughäfen stellen einen wichtigen Indikator für den allgemeinen Grad der Einhaltung in jedem Mitgliedstaat dar.

Die Häufigkeit und der Umfang der von der Kommission durchgeführten Inspektionen sind in der Strategie der GD MOVE zur Überwachung der Umsetzung der EU-Luftsicherheitsstandards festgelegt. Sie berücksichtigt das Ausmaß des Luftverkehrs in jedem Mitgliedstaat, eine repräsentative Stichprobe der Art des Flughafenbetriebs, den Durchführungsstandard der Luftsicherheitsverordnungen, die Ergebnisse vorheriger Inspektionen der Kommission, Bewertungen der jährlichen nationalen Qualitätskontrollberichte, Sicherheitsvorfälle (Fälle unrechtmäßiger Eingriffe), Bedrohungsstufen und andere Faktoren und Bewertungen, die die Überwachungshäufigkeit beeinflussen.

Seit 2010 liegt die im Rahmen der von der Kommission durchgeführten Inspektionen ermittelte Einhaltungquote² bei etwa 80 % (2010: 80 %, 2011: 80 %, 2012: 83 %, 2013: 80 %, 2014: 81 %, 2015: 80 %, 2016: 79 %, 2017: 81 %). Die relativ stabile Zahl bedeutet jedoch nicht, dass die Mitgliedstaaten ihre Bemühungen nicht verstärkt haben – im Gegenteil, die Mitgliedstaaten haben ihre Bemühungen auf dem Gebiet der Luftsicherheit erheblich intensiviert, da sich die Anforderungen im Laufe der Jahre ebenfalls erhöht haben, insbesondere in Bereichen wie Frachtsicherheit, Screening von Flüssigkeiten und Gelen oder Einsatz von Sprengstoffspurendetektoren.

² Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten und eine Bewertung des Grads der Einhaltung über die Jahre zu ermöglichen, verwendet die Kommission eine Berechnungsmethode für ihren Einhaltungsindikator, bei der nur die wichtigsten Sicherheitsanforderungen, die am häufigsten geprüft werden, in die Berechnung einbezogen werden. Diese decken Anforderungen an die Flughafensicherheit, Sicherheit der Luftfahrzeuge, Passagier- und Handgepäckssicherheit sowie die Sicherheit von aufgegebenen Gepäckstücken ab. Sicherheitsmaßnahmen werden in Reihen unmittelbar verbundener Sicherheitsanforderungen zusammengefasst und als Ganzes bewertet. Ein fester Gewichtungsfaktor, der den Grad der Umsetzung je Reihe widerspiegelt, wird daraufhin wie folgt angewendet:

- eine Reihe unmittelbar verbundener Anforderungen, die als „vollständig eingehalten“ gelten, wird mit 100 % gewichtet;
- eine Reihe unmittelbar verbundener Anforderungen, die als „eingehalten, aber verbesserungswürdig“ gelten, wird mit 75 % gewichtet;
- eine Reihe unmittelbar verbundener Anforderungen, die als „nicht eingehalten“ gelten, wird mit 50 % gewichtet;
- eine Reihe unmittelbar verbundener Anforderungen, die als „nicht eingehalten mit schweren Mängeln“ gelten, wird mit 25 % gewichtet.

Der Einhaltungsindikator insgesamt für ein betrachtetes Jahr ist daher die Summe aller gewichteten Faktoren geteilt durch die Anzahl der eingestuften Reihen unmittelbar verbundener Anforderungen.

2. INSPEKTIONEN DER ZUSTÄNDIGEN NATIONALEN BEHÖRDEN

Im Jahr 2017 setzte die Kommission ihren fünften Zyklus der Inspektionen der zuständigen Behörden fort. Insgesamt wurden in diesem Jahr neun Inspektionen der zuständigen Behörden durchgeführt. Bei den meisten Mitgliedstaaten wurden dabei erhebliche Verbesserungen gegenüber vorhergehenden Inspektionen festgestellt.

Die häufigsten Mängel, die 2017 festgestellt wurden, betrafen Unzulänglichkeiten bei der Durchführung nationaler Qualitätskontrollprogramme. Probleme wurden festgestellt, wenn es darum ging, sicherzustellen, dass mit Sicherheitsaufgaben betraute Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und reglementierte Unternehmen ihre Sicherheitsprogramme im Einklang mit den Durchführungsverordnungen und -beschlüssen der Kommission aktualisieren und aufrechterhalten. Darüber hinaus haben einige Mitgliedstaaten die Überwachung ausländischer Luftfahrtunternehmen nicht mit der vorgesehenen Regelmäßigkeit vorgenommen und bestimmte Methoden zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften, die nach der Verordnung vorgeschrieben sind, nicht vollständig angewandt. Dies war auf die begrenzten Ressourcen und eine gestiegene Anzahl betroffener Stellen zurückzuführen. Die Mehrheit der geprüften Mitgliedstaaten hat jedoch die nationalen Luftsicherheitsprogramme auf die EU-Rechtsvorschriften abgestimmt, die meisten Anforderungen an die Sicherheitsschulung umgesetzt, die Mindesthäufigkeit für die Inspektion der Sicherheitsmaßnahmen auf Flughäfen eingehalten und sichergestellt, dass die festgestellten Unzulänglichkeiten innerhalb des festgelegten Zeitrahmens behoben werden.

3. ERSTINSPEKTIONEN VON FLUGHÄFEN

Im Jahr 2017 wurden achtzehn Erstinspektionen von Flughäfen durchgeführt. Alle Kapitel wurden in Übereinstimmung mit den betroffenen Sicherheitsbereichen auf jedem Flughafen abgedeckt. Der Anteil der ordnungsgemäßen Maßnahmen in Kernbereichen lag 2017 bei 81 % und entsprach damit in etwa dem Wert der Vorjahre.³

Nach dem achten Jahr der Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 spiegeln die Inspektionsergebnisse die Bemühungen der zuständigen Behörden und der Industrie wider. Die Mehrheit der Sicherheitsanforderungen, die sich aus diesen ehrgeizigen Rechtsvorschriften ergeben, wurde einwandfrei umgesetzt; der Grad der Einhaltung für die wichtigsten Bereiche der Luftsicherheit blieb mit ca. 80 % stabil. Die Effizienz der Umsetzung einiger Maßnahmen lässt jedoch noch Spielraum für Verbesserung.

Die meisten Mängel waren nach wie vor im Bereich Personal festzustellen. Diese traten hauptsächlich bei der praktischen Umsetzung bestimmter Bereiche auf, in denen die gesetzlichen Anforderungen neu sind oder sich in jüngster Zeit erheblich geändert haben. Insbesondere erfordern einige Bestimmungen zur Zugangskontrolle sowie zum Screening des Personals und des Handgepäckes weitere Anstrengungen von Seiten der zuständigen Behörden, der Interessenvertreter der Industrie und der Kommission. Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchungen waren ein weiterer Bereich, in dem mehr Anstrengungen unternommen werden müssen. Diese Probleme sollten im Zuge verstärkter nationaler Qualitätskontrollen in den betreffenden Bereichen behoben werden.

Das Jahr 2017 zeichnete sich durch einen hohen Grad der Einhaltung in Bezug auf das Screening von aufgegebenem Gepäck, Bordvorräten, Schulungen und Sicherheitsausrüstungen nach bereits relativ guten Ergebnissen in den Jahren 2015 und 2016 aus. Gründe hierfür liegen in der noch stärkeren Sensibilisierung und der vermehrten praktischen Erfahrung mit den überarbeiteten Durchführungsrichtlinien, mit denen die Klarheit und Kohärenz der Maßnahmen verbessert wurden.

³ Siehe Kapitel 1.1.

4. FOLGEINSPEKTIONEN

In Übereinstimmung mit Artikel 13 der Verordnung (EU) Nr. 72/2010 der Kommission in der geänderten Fassung führt die Kommission routinemäßig eine begrenzte Zahl von Folgeinspektionen durch. Eine solche Inspektion wird dann angesetzt, wenn bei der Erstinspektion mehrere schwerwiegende Mängel festgestellt werden, aber auch nach dem Zufallsprinzip, um zu überprüfen, ob die zuständigen Behörden über die erforderlichen Befugnisse verfügen, um die Behebung eines festgestellten Mangels innerhalb eines festgelegten Zeitrahmens zu verlangen. Im Jahr 2017 fanden vier solche Inspektionen statt, bei denen sich die Behebung der meisten festgestellten Mängel bestätigte.

5. BEWERTUNG DER JÄHRLICHEN QUALITÄTSKONTROLLBERICHTE DER MITGLIEDSTAATEN

Die Verordnung (EU) Nr. 18/2010 der Kommission vom 8. Januar 2010 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates sieht in Bezug auf Spezifikationen für nationale Qualitätskontrollprogramme im Bereich der Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt in Nummer 18 vor, dass die Mitgliedstaaten der Kommission jährlich Bericht über die zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen im Rahmen dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen sowie über die Luftsicherheitslage auf den Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet erstatten. Der Inhalt des Berichts entspricht Anlage III unter Zugrundelegung eines von der Kommission bereitgestellten Musters.

Die Bewertung dieser Berichte stellt für die Kommission zusätzlich zu ihren regelmäßigen Inspektionen ein Mittel zur engen Verfolgung der Umsetzung strenger nationaler Qualitätskontrollmaßnahmen dar, die eine rasche Erkennung und Behebung der Mängel in jedem Mitgliedstaat ermöglichen.

Diese Bewertung umfasst die Analyse der regelmäßigen Überwachung der Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und anderen Stellen mit Zuständigkeit für die Luftsicherheit, die Anzahl der vor Ort für die Überwachung aufgewandten Personentage, den Umfang und die Häufigkeit einer angemessenen Mischung von Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung von Vorschriften, den nationalen Grad der Einhaltung, die Folgetätigkeiten und den Einsatz von Durchsetzungsbefugnissen.

Aus den Ergebnissen der Bewertung der Jahresberichte aus dem Jahr 2017 werden erhebliche Verbesserungen gegenüber dem Jahr 2016 in den Bereichen regelmäßige Überwachung, Anzahl der vor Ort für die Überwachung aufgewandten Personentage und Mindesthäufigkeit ersichtlich. Bereiche wie der Umfang der Überwachungstätigkeiten und Durchsetzungsmaßnahmen, mit denen sichergestellt werden soll, dass festgestellte Mängel behoben werden und nicht wieder auftreten, scheinen solide umgesetzt zu werden. Dies zeigt sich dadurch, dass die in den Vorjahren überprüften Verbesserungen in den meisten Mitgliedstaaten nachhaltig waren. Die Berichte haben jedoch ergeben, dass die Mitgliedstaaten Schwierigkeiten haben, in bestimmten Sicherheitsbereichen nach der Verordnung vorgeschriebene Tests durchzuführen.

Die Kommission hat jedem Mitgliedstaat formell eine individuelle und umfassende Bewertung zugeleitet, in der die Unzulänglichkeiten oder Schwächen aufgeführt sind, und entsprechende Abhilfemaßnahmen durch den Mitgliedstaat gefordert. Die Durchführung dieser Aktionspläne wird von der Kommission streng überwacht. Sofern ein Mitgliedstaat das Vorhandensein der aufgezeigten Unzulänglichkeiten oder Schwächen bestätigt, aber keine entsprechenden Abhilfemaßnahmen vorschlägt, werden formelle Maßnahmen ergriffen.

6. BEWERTUNG VON DRITTSTAATEN-FLUGHÄFEN

Im Laufe des Jahres wurde im Rahmen der gemäß dem Luftverkehrsabkommen EU-USA⁴ getroffenen Arbeitsvereinbarung mit der *Transportation Security Administration* der USA die Bewertung eines US-amerikanischen Flughafens (*Charlotte-Douglas International Airport*) vorgenommen. Solche Bewertungen werden regelmäßig vor dem Hintergrund des One-Stop-Sicherheitssystems durchgeführt. Diese Bewertung hat bestätigt, dass die Umsetzung der US-Sicherheitsmaßnahmen weiterhin der Umsetzung der EU-Rechtsvorschriften zur Luftsicherheit gleichwertig ist.

Gemäß den Grundsätzen der Luftfahrtstrategie für Europa aus dem Jahr 2015 hat sich die Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE) zusammen mit dem Verkehrsministerium von Singapur (MOT) intensiv für die Verwirklichung einer One-Stop-Sicherheit zwischen der EU und Singapur eingesetzt. Im Zusammenhang mit der Feststellung, ob die Luftsicherheitsmaßnahmen der Republik Singapur mit den in den EU-Rechtsvorschriften vorgesehenen Maßnahmen gleichwertig sind, wurde auf dem *Singapore Changi Airport* im Oktober 2017 ein Bewertungsbesuch durch das EU-Inspektionsteam durchgeführt. Die Formalisierung der OSS sollte Anfang 2018 erfolgen.

7. OFFENE FÄLLE, FÄLLE NACH ARTIKEL 15 UND GERICHTLICHE VERFAHREN

Die Inspektionsakten bleiben offen, bis die Kommission sich vergewissert hat, dass angemessene Abhilfemaßnahmen durchgeführt wurden. Die Laufzeit einer Akte hängt daher von der guten Zusammenarbeit des betroffenen Mitgliedstaats ab. Zweiunddreißig Inspektionsakten (zwanzig Akten zu Flughafeninspektionen und zwölf zu Inspektionen zuständiger Behörden) konnten abgeschlossen werden. Insgesamt waren am Ende des Jahres noch Inspektionsakten von zehn zuständigen Behörden und siebzehn Flughäfen offen.

Werden die bezüglich der Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen auf einem Flughafen festgestellten Mängel als so schwerwiegend erachtet, dass erhebliche Auswirkungen auf das Gesamtniveau der Sicherheit der Zivilluftfahrt in der Union zu befürchten sind, leitet die Kommission das Verfahren nach Artikel 15 der Verordnung (EU) Nr. 72/2010 der Kommission ein. Das bedeutet, dass alle anderen zuständigen Behörden über die Situation unterrichtet werden und Ausgleichsmaßnahmen in Bezug auf die vom betreffenden Flughafen abgehenden Flüge in Betracht zu ziehen sind. Im Jahr 2017 musste kein Verfahren nach Artikel 15 eingeleitet werden.

Unabhängig von der Anwendung des Artikels 15 besteht eine weitere Maßnahme, insbesondere in Fällen anhaltender Unterlassung von Abhilfemaßnahmen oder des wiederholten Auftretens von Mängeln, in der Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren durch die Kommission. Im Jahr 2017 wurden Vertragsverletzungsverfahren gegen zwei Mitgliedstaaten eingeleitet, denen zur Last gelegt wurde, das nationale Qualitätskontrollprogramm unzureichend umgesetzt und die überarbeiteten Fassungen der nationalen Sicherheits- und der nationalen Qualitätskontrollprogramme nicht offiziell angenommen zu haben.

TEIL II

RECHTSVORSCHRIFTEN UND ZUSÄTZLICHE INSTRUMENTE

1. RECHTSVORSCHRIFTEN

Die Zivilluftfahrt ist nach wie vor Ziel von Terrorgruppen. Die Abwehr dieser Bedrohung macht verhältnismäßige, risikoabhängige Schutzmaßnahmen erforderlich. Daher passen die Kommission und die

⁴ ABl. L 134 vom 25.5.2007, S. 4.

Mitgliedstaaten die Risikominderungsmaßnahmen kontinuierlich an, um ein möglichst hohes Maß an Sicherheit zu erreichen und zugleich die nachteiligen Auswirkungen auf den Flugbetrieb zu verringern.

Im Mai hat die Kommission die Durchführungsverordnung (EU) 2017/815 vom 12. Mai 2017 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission hinsichtlich der Präzisierung, Harmonisierung und Vereinfachung bestimmter spezifischer Luftsicherheitsmaßnahmen verabschiedet. Mit Annahme des Durchführungsbeschlusses C(2017) 3030 der Kommission vom 15. Mai 2017 zur Änderung des Beschlusses C(2015) 8005 hinsichtlich der Präzisierung, Harmonisierung und Vereinfachung bestimmter spezifischer Luftsicherheitsmaßnahmen wurden wichtige, nicht öffentliche, Sicherheitsbestimmungen eingeführt.

Zudem hat die Kommission die Durchführungsverordnung (EU) 2017/837 vom 17. Mai 2017 zur Berichtigung der polnischen und der schwedischen Sprachfassung der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit verabschiedet.

2. UNIONS DATENBANK ZUR SICHERHEIT DER LIEFERKETTE

Die Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender⁵ ist das einzige und primäre Instrument, das reglementierte Beauftragte bei der Übernahme von Sendungen anderer reglementierter Beauftragter oder von einem bekannten Versender seit 1. Juni 2010 konsultieren müssen. Am 1. Februar 2012 wurde die Datenbank erweitert und enthält seitdem die Liste der zur Beförderung von Luftfracht und Luftpost von Drittstaaten-Flughäfen in die EU zugelassenen Luftfahrtunternehmen (ACC3). Diese Datenbank wurde im Jahr 2013 erweitert und enthält nun auch die Liste der von den Mitgliedstaaten zugelassenen EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit. Sie wurde ferner umbenannt in „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette“⁶, um den erweiterten Anwendungsbereich zum Ausdruck zu bringen. Ende 2017 enthielt die Datenbank 14 000 Datensätze von reglementierten Beauftragten, bekannten Versendern, unabhängigen Prüfern, ACC3-Fluggesellschaften, reglementierten Lieferanten sowie reglementierten Beauftragten und bekannten Versendern aus Drittländern. Die angestrebte Verfügbarkeitsquote von 99,5 % wurde auch im Jahr 2017 durchgehend eingehalten.

TEIL III

TESTS, STUDIEN UND NEUE INITIATIVEN

1. TESTS

Ein Test im Sinne der EU-Vorschriften für den Bereich der Luftsicherheit wird durchgeführt, wenn ein Mitgliedstaat mit der Kommission vereinbart, ein bestimmtes Instrument oder eine Methode, das bzw. die im bestehenden Recht nicht anerkannt ist, für einen begrenzten Zeitraum als Ersatz für eine anerkannte Sicherheitskontrolle zu verwenden – vorausgesetzt, dieser Test wirkt sich nicht negativ auf das gesamte Sicherheitsniveau aus. Nimmt ein Mitgliedstaat oder eine andere Stelle eine Bewertung einer neuen Sicherheitskontrolle vor, die zusätzlich zu einer oder mehreren von den einschlägigen Rechtsvorschriften bereits erfassten Kontrollen durchgeführt wird, so handelt es sich hierbei im rechtlichen Sinn nicht um einen Test.

⁵ Die Kommission hat diese Datenbank, deren Nutzung für die Akteure in der Lieferkette verbindlich vorgeschrieben ist, gemäß Verordnung (EU) Nr. 185/2010 und Beschluss K(2010) 774 eingerichtet.

⁶ Verordnung (EU) Nr. 1116/2013 der Kommission vom 6. November 2013 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 185/2010, ABl. L 299 vom 9.11.2013, S. 1.

Im Laufe des Jahres 2017 wurden zwei Tests in den Niederlanden und in Frankreich abgeschlossen. Diese betrafen den Einsatz einer neuen Generation von Geräten zur Kontrolle von Handgepäck, durch die auf das Herausnehmen von Laptops verzichtet werden kann, sowie den Einsatz von Schuhanalysegeräten, die sowohl Metall als auch Sprengstoff erkennen, und den kombinierten Einsatz von Metalldetektorschleusen mit Sicherheitsscannern. Beide Tests lieferten positive Ergebnisse, und der Test im Zusammenhang mit Schuhanalysegeräten wird für die Aufnahme in eine Änderung der Gesetzgebung im Jahr 2018 in Betracht gezogen. Während des Jahres 2017 wurden keine weiteren Tests durchgeführt oder eingeleitet.

2. STUDIEN UND BERICHTE

Im Oktober 2017 wurde der Kommission eine Studie⁷ über den Schutz von landseitigen Bereichen auf EU-Flughäfen vorgelegt. In der Studie wurden die Maßnahmen analysiert, die an elf europäischen Flughäfen zum Schutz der öffentlichen Bereiche ergriffen wurden. Zudem wurde die Wirksamkeit dieser Maßnahmen bewertet und es wurden Empfehlungen ausgesprochen, insbesondere in Bezug auf Leitlinien, Risikobewertungen und Informationsaustausch.

Ende des Jahres 2017 gab die GD MOVE eine Studie über den wirtschaftlichen (und sonstigen) Nutzen der One-Stop-Sicherheit (OSS) in Auftrag, in der der wirtschaftliche und sonstige Nutzen der OSS im Rahmen der bestehenden Vereinbarungen zwischen der EU und den Vereinigten Staaten von Amerika, der EU und Kanada sowie der EU und Montenegro analysiert werden sollten. Sollte die Studie die Bedeutung des wirtschaftlichen (und/oder sonstigen) Nutzens bestätigen, könnte dies ein zusätzlicher Anreiz dafür sein, die Bemühungen um eine weltweit nachhaltige Luftsicherheit fortzuführen und weitere Gespräche zum Thema One-Stop-Sicherheit mit unseren wichtigsten Partnern zu führen. Die Studie soll im September 2018 abgeschlossen sein.

3. NEUE INITIATIVEN

Weitere Fortschritte wurden bezüglich des Fahrplans für die Entwicklung von Technologien im Bereich der Luftsicherheit gemacht. In dem Fahrplan sind verschiedene Tätigkeiten bezüglich aller Aspekte sicherheitsbezogener Technologien und Methoden vorgesehen. Er dient allen europäischen Akteuren im Bereich der Luftsicherheitsforschung als Grundlage.

Im Bereich der Luftfracht arbeitete die Kommission nach wie vor eng mit den Mitgliedstaaten zusammen, um die Umsetzung eines Systems für die Analyse von Vorabinformationen über Luftfracht vor dem Verladen (PLACI) vorzubereiten. Vor diesem Hintergrund wurde die Zusammenarbeit mit der Zollgemeinschaft im Rahmen der andauernden internationalen Arbeit innerhalb der gemeinsamen ICAO/WZO-Arbeitsgruppe zu Vorabinformationen über Luftfracht fortgesetzt, in der die Kommission durch ihre Teilnahme zusammen mit der GD MOVE und der GD TAXUD eine aktive Rolle spielt. Ergebnis dieser gemeinsam von Vertragsstaaten und Interessenvertretern durchgeführten Arbeiten sollen allgemein akzeptierte Grundsätze und die Verabschiedung und Anwendung möglicher Richtlinien und Empfehlungen sein, falls sich ein Vertragsstaat oder eine Region zur Anwendung eines solchen Konzepts in bestimmten oder allen Geschäftsmodellen im Bereich der Luftfracht und Luftpost entscheidet.

⁷ Die Studie wurde von der Beratungsfirma o&i durchgeführt.

TEIL IV

DIALOG MIT INTERNATIONALEN GREMIEN UND DRITTSTAATEN

1. ALLGEMEINES

Die Kommission gewährleistet gemeinsam mit internationalen Gremien und wichtigen Handelspartnern sowie durch die Teilnahme an internationalen Sitzungen, wie der jährlichen Sitzung des ICAO-Luftsicherheitspanels, die Koordinierung der EU-Standpunkte. Mit einigen Drittländern, wie den Vereinigten Staaten, Kanada, Australien, Singapur usw. finden bilaterale Gespräche statt, die es der Kommission ermöglichen, eine gute Verständigung und ein hohes Maß an Vertrauen im Verhältnis zu diesen Ländern aufzubauen, die in Fragen der Luftsicherheit die gleichen Vorstellungen verfolgen.

2. INTERNATIONALE GREMIEN

Die Kommission nahm vom 29. Mai bis 2. Juni 2017 an der jährlichen Sitzung des ICAO-Luftsicherheitspanels (AVSECP/28) in Montreal teil, in deren Rahmen der Globale Luftsicherheitsplan (GASeP) – ein Meilenstein in der Politik des Luftsicherheitsausschusses (AVSEC) – vorgestellt und für seine Vorlage beim ICAO-Rat gebilligt wurde.

Infolge der von der ICAO-Versammlung im Jahr 2016 verabschiedeten Entschließung A39-19 über Cybersicherheit nahm die Kommission an der gemeinsamen Veranstaltung *ICAO Cybersecurity Summit and Exhibition* zum Thema Sicherheit und Gefahrenabwehr teil, die unter dem Motto „*Making Sense of Cyber*“ im April 2017 in Dubai, Vereinigte Arabische Emirate, stattfand. Die GD MOVE präsentierte den ganzheitlichen Ansatz der EU für den Aufbau einer Cyberstrategie unter Berücksichtigung einer multidisziplinären Herangehensweise zur Bewältigung und Bekämpfung der Bedrohung durch Cyberkriminalität in der Luftfahrt. Die ICAO wurde aufgefordert, der Herausforderung zu begegnen und das Thema Cybersicherheit in der Luftfahrt weltweit anzugehen.

3. DRITTSTAATEN

Am 21. März 2017 erließen die USA Verbesserungen der Luftsicherheit im Rahmen einer *Emergency Amendment/Security Directive* (EA/SD) genannten Maßnahme, in der Luftfahrtunternehmen, die Flüge von bestimmten Ländern in die USA durchführen, angewiesen wurden, keine elektronischen Geräte, die größer als ein Mobiltelefon/Smartphone sind, im Handgepäck zu befördern. Das Vereinigte Königreich hat ähnliche Vorschriften für Flüge aus einer begrenzten Anzahl von Ländern in das Vereinigte Königreich eingeführt.

Am 29. März 2017 trafen sich die Mitgliedstaaten und die zuständigen Dienststellen der Europäischen Kommission und des EAD (einschließlich des EU-Zentrums für Informationsgewinnung und -analyse), um die Risikosituation angesichts der von den britischen und US-amerikanischen Behörden eingeführten Beschränkungen zu erörtern. Die Kommission trat in direkten Kontakt mit den US-Behörden, worauf eine Reihe technischer Treffen zur Erörterung von Bedrohungen, Schwachstellen und Risiken folgte. Die Parteien waren sich einig, dass sie bei der Verbesserung der Luftsicherheit zusammenarbeiten und mittel- bzw. langfristig gemeinsam gegen die Bedrohung vorgehen müssen.

Angesichts der in der EU geltenden strengen Sicherheitsvorschriften wurde eine Reihe resultierender EA/SD-Maßnahmen von den bestehenden EU-Maßnahmen bereits abgedeckt, so dass das *Emergency Amendment* nur geringe Auswirkungen in der EU hatte. Die Beratung und die Zusammenarbeit zwischen der

EU und den USA in dieser Angelegenheit laufen weiter, und die gesamte Frage der tragbaren elektronischen Geräte war eine gute Gelegenheit, den Dialog und die Bereitschaft zur Zusammenarbeit der Parteien weiter zu verstärken.

Im Rahmen der ICAO wurde mit starker Unterstützung der Mitgliedstaaten und der Kommission eine Task Force eingesetzt, die sich mit der Frage der Beförderung tragbarer elektronischer Geräte an Bord von Luftfahrzeugen befasst. Die Task Force trat im Juli in Paris zusammen und gab eine Reihe von Empfehlungen ab, wie die Bedrohung durch versteckte Explosivstoffe verringert werden kann, ohne Gegenstände wie tragbare elektronische Geräte verbieten zu müssen. Darüber hinaus hat die ICAO eine multidisziplinäre Gruppe für Frachtsicherheit (CSG) eingerichtet, die sich mit diesem Thema unter den Gesichtspunkten Flugsicherheit, Luftsicherheit und Erleichterung befasst.

Wie in den vergangenen Jahren engagiert sich die Kommission in Fragen der Luftsicherheit mit den USA aktiv in einer Reihe von Foren, insbesondere in der Gruppe für die Zusammenarbeit zwischen der EU und den USA im Bereich der Luftsicherheit (TSCG). Ziel der TSCG ist der Ausbau der Zusammenarbeit in einer Reihe von Bereichen von wechselseitigem Interesse sowie die Gewährleistung der kontinuierlichen Anwendung der One-Stop-Sicherheitsvereinbarungen und der gegenseitigen Anerkennung der jeweiligen Luftfracht- und Luftpostregelungen der EU und der USA.

Was den Aufbau von Kapazitäten anbelangt, so wurden im Rahmen des CASE-Projekts⁸ neue Aktivitäten angeboten, um den von den Partnerstaaten geäußerten Bedürfnissen und der Entwicklung der Bedrohungslage besser gerecht zu werden. Darüber hinaus wurde auf subregionaler Ebene – im Rahmen des Bereichs Weiterbildung – eine Reihe nationaler Aktivitäten gestartet. Hauptthemen waren der Einsatz von Sicherheitsausrüstung, die Schulung nationaler Prüfer und ein Workshop über die Schwachstellenbeurteilung.

Anlässlich des Verkehrsdialogs mit Singapur (Juni 2017) wurde als Zeichen des fortwährenden Engagements für die Verwirklichung einer One-Stop-Sicherheit zwischen der EU und Singapur eine Verwaltungsvereinbarung unterzeichnet. Im Anschluss an einen Prozess, bei dem auch mithilfe einer Planübung die in Singapur geltenden Rechtsvorschriften im Bereich Luftsicherheit eingehend analysiert wurden, und einen positiv verlaufenen Besuch zur Bewertung des *Singapore Changi Airport* (Oktober 2017) wurde ein Entwurf für einen Gesetzesvorschlag ausgearbeitet, über den mit den Mitgliedstaaten im Regelungsausschuss für Luftsicherheit beraten und der dem Kollegium der Kommissionsmitglieder im Dezember 2017 vorgelegt wurde.⁹

⁸ Das von der EU finanzierte und von der ECAC durchgeführte Projekt für die Sicherheit der Zivilluftfahrt in Afrika und auf der arabischen Halbinsel (CASE) mit einer Laufzeit von vier Jahren wurde Anfang 2016 gestartet. Es soll die Bemühungen der Partnerstaaten in Afrika und auf der arabischen Halbinsel unterstützen, die Bedrohungen der Zivilluftfahrt zu verringern und das Niveau der Einhaltung internationaler Anforderungen mit starkem Fokus auf Qualitätskontrollmaßnahmen zu verbessern.

⁹ Endgültig angenommener Rechtsakt: ABl. L 10 vom 13.1.2018, S. 5; Durchführungsverordnung (EU) 2018/55 der Kommission vom 9. Januar 2018 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 in Hinblick auf die Aufnahme der Republik Singapur in die Liste der Drittländer, die anerkanntermaßen Sicherheitsstandards anwenden, die den gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit der Zivilluftfahrt gleichwertig sind (Text von Bedeutung für den EWR).