



Brüssel, den 8.7.2016  
COM(2016) 454 final

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

**JAHRESBERICHT 2015 ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG (EG)  
NR. 300/2008 ÜBER GEMEINSAME VORSCHRIFTEN FÜR DIE SICHERHEIT IN  
DER ZIVILLUFTFAHRT**

# BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

## JAHRESBERICHT 2015 ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG (EG) NR. 300/2008 ÜBER GEMEINSAME VORSCHRIFTEN FÜR DIE SICHERHEIT IN DER ZIVILLUFTFAHRT

Bericht über den Zeitraum 1. Januar – 31. Dezember 2015

### EINLEITUNG

Im Jahr 2015 sind Maßnahmen in Kraft getreten, die die Fähigkeit, bei den Sicherheitskontrollen an Flughäfen Sprengstoffe im Handgepäck von Fluggästen zu erkennen, erheblich stärken dürfte<sup>1</sup>.

Zum Jahresende waren aufgrund des Metrojet-Vorfalles über dem Sinai und der Attentate in Paris in mehreren Mitgliedstaaten die Alarmstufen erhöht worden, was zu erheblichen Auswirkungen auf die verschiedenen Verkehrsträger, auch auf den Luftverkehr, führte. Durch diese Gefahrensituation wurde die Kommission in ihren politischen Entscheidungen und laufenden Arbeiten, mit denen die Fähigkeit zur Erkennung von Sprengstoffen durch entsprechende Ausrüstungen bei den Sicherheitskontrollen von Fluggästen und Luftfracht gestärkt werden soll, bestätigt.

Ein weiteres Ziel der EU-Luftsicherheitspolitik ist es dafür zu sorgen, dass zwischen einem größtmöglichen Sicherheitsniveau und anderen wichtigen Faktoren, wie Komfort der Fluggäste, Schutz der Privatsphäre und der personenbezogenen Daten sowie Vereinfachung betrieblicher Faktoren, ein ausgewogenes Verhältnis besteht. Auch in Zukunft wird das risikoabhängige Konzept beibehalten.

Vor diesem Hintergrund hat die Kommission das System der „One-Stop-Sicherheit“ auf Flüge nach Kanada und Montenegro ausgeweitet und ihre Bemühungen fortgesetzt, in Zusammenarbeit mit den Vereinigten Staaten und anderen gleichgesinnten Partnern der Luftsicherheit international harmonisierte Regeln festzulegen. Die Kommission hat sich an allen einschlägigen Veranstaltungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und den mit Fragen der Luftfracht befassten Sitzungen der Weltzollorganisation (WZO) konstruktiv beteiligt. In enger Zusammenarbeit mit den für die Entwicklungszusammenarbeit und die Nachbarschaftspolitik der EU zuständigen Abteilungen wurden Programme ausgearbeitet, die 2016 umgesetzt werden und Drittländer beim Aufbau von Kapazitäten für die Luftsicherheit unterstützen. Schwerpunkt der Hilfen sind Länder in Afrika und im Nahen Osten sowie Länder der EU-Nachbarschaftspolitik und Länder in Zentralasien. Verwaltet werden diese Programme von der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) im Auftrag der Kommission.

Im Einklang mit den Zielen der EU für eine bessere Rechtsetzung werden die Rechtsvorschriften im Bereich der Luftsicherheit regelmäßig einer Präzisierung, Harmonisierung und Vereinfachung unterzogen. So wurden die Durchführungsrechtsakte für die Luftsicherheit, die Verordnung (EU) Nr. 185/2010<sup>2</sup> und der Beschluss K(2010) 774<sup>3</sup> der Kommission seit ihrem Inkrafttreten im April 2010 bereits mehrfach geändert, weshalb die Kommission 2015 die

---

<sup>1</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2015/187 der Kommission vom 6. Februar 2015 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 der Kommission in Bezug auf Handgepäckkontrollen (ABl. L 31 vom 7.2.2015, S. 18) und Durchführungsbeschluss C(2014) 561 der Kommission vom 6. Februar 2015 zur Änderung des Durchführungsbeschlusses K(2010) 774 der Kommission hinsichtlich des Screenings von Handgepäck (nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>2</sup> Verordnung (EU) Nr. 185/2010 der Kommission vom 4. März 2010 zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit (ABl. L 55 vom 5.3.2010, S. 1).

<sup>3</sup> Beschluss C(2010) 774 final, erlassen am 13. April 2010 und anschließend allen Mitgliedstaaten zugeleitet, nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998<sup>4</sup> und den Durchführungsbeschluss C(2015) 8005<sup>5</sup> erließ, mit denen beide Rechtsakte konsolidiert, aktualisiert und ersetzt wurden.

Und nicht zuletzt hat die Kommission in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten über das gesamte Jahr hinweg die Durchführung der Luftsicherheitsmaßnahmen durch die Mitgliedstaaten im Rahmen von EU-Inspektionen weiterhin überwacht. Der Grad der Einhaltung der Vorschriften entsprach in etwa dem des Vorjahres, so dass 2015 kein vorübergehender Ausschluss eines EU-Flughafens vom One-Stop-Sicherheitssystem der EU zur Behebung erheblicher Mängel erforderlich war.

## **TEIL I**

### **INSPEKTIONEN**

#### **1. ALLGEMEINES**

Die Kommission ist aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 zur Durchführung von Inspektionen der für die Luftsicherheit zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und der EU-Flughäfen verpflichtet. 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 steht der Kommission ein Team von neun Luftsicherheitsinspektoren (Vollzeitkräfte) zur Verfügung. Die Inspektionsarbeit wird unterstützt durch einen Pool von rund 100 nationalen Prüfern, die von den Mitgliedstaaten sowie von Island, Norwegen und der Schweiz ernannt werden. Voraussetzung für den Einsatz bei diesen Inspektionen ist die Teilnahme an einer von der Kommission durchgeführten Schulung. Anhang 1 enthält eine Tabelle mit einer zusammenfassenden Aufstellung sämtlicher Überwachungstätigkeiten der Kommission und der EÜB.

#### **2. INSPEKTIONEN DER ZUSTÄNDIGEN NATIONALEN BEHÖRDEN**

Im Jahr 2015 setzte die Kommission den vierten Zyklus der Inspektionen der zuständigen Behörden fort. Der vorliegende Bericht bezieht sich auf die Ergebnisse aller im Laufe des Jahres 2015 durchgeführten Inspektionen. Insgesamt wurden 2015 elf zuständige Behörden inspiziert. Bei den meisten Mitgliedstaaten wurden dabei erhebliche Verbesserungen gegenüber vorhergehenden Inspektionen festgestellt.

Die 2015 am häufigsten festgestellten Mängel betrafen geringfügige Defizite hinsichtlich der vollständigen Ausrichtung der nationalen Luftsicherheitsprogramme sowie Unzulänglichkeiten bei der Durchführung nationaler Qualitätskontrollprogramme. So haben einige Mitgliedstaaten die Angemessenheit und Durchführung der Sicherheitsprogramme ausländischer Luftfahrtunternehmen und reglementierter Unternehmen noch immer nicht ausreichend überwacht, was vor allem auf beschränkte Ressourcen und die hohe Anzahl der betreffenden Unternehmen zurückzuführen war. Die meisten Mitgliedstaaten stellten jedoch sicher, dass die Mindesthäufigkeit der Inspektionen von

---

<sup>4</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission vom 5. November 2015 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit (ABl. L 299 vom 14.11.2015, S. 1).

<sup>5</sup> Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 final der Kommission vom 16. November 2015 zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit mit Informationen nach Artikel 18 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 300/2008, nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Sicherheitsmaßnahmen auf Flughäfen uneingeschränkt eingehalten wurde. In den meisten der 2015 inspizierten Mitgliedstaaten war auch die Behebung festgestellter Mängel zufriedenstellend und alle Mitgliedstaaten verfügten über angemessene Durchsetzungsmaßnahmen. Im Rahmen eines Gutachterverfahrens arbeitet die Kommission auch weiterhin eng mit den Mitgliedstaaten zusammen, die Probleme haben, ihren Verpflichtungen aus dem EU-Recht nachzukommen, um diese bei der Suche nach Lösungen zu unterstützen.

### **3. ERSTINSPEKTIONEN VON FLUGHÄFEN**

2015 wurden zwanzig Erstinspektionen von Flughäfen durchgeführt. Die Inspektionen erstreckten sich auf sämtliche Kapitel (allerdings nicht bei jeder Inspektion). Der Anteil der ordnungsgemäßen Maßnahmen in Kernbereichen betrug 80 % im Jahr 2015, was in etwa dem Wert der Vorjahre entspricht.

Die meisten Mängel waren nach wie vor im Bereich Personal festzustellen. Diese zeigten sich vor allem bei der praktischen Umsetzung bestimmter verstärkter Kontrollmaßnahmen für das Handgepäck, aber auch bei der Kontrolle von Personal und Luftfracht. Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchungen sind einer weiterer Bereich, in dem mehr Anstrengungen unternommen werden müssen. Diese Probleme sollten im Zuge verstärkter nationaler Qualitätskontrollen in den betreffenden Bereichen behoben werden.

Andererseits konnten die bereits 2014 guten Ergebnisse beim Grad der Einhaltung der Vorschriften für reglementierte Lieferanten von Bordvorräten 2015 weiter verbessert werden. Gründe hierfür liegen in der noch stärkeren Sensibilisierung und der vermehrten praktischen Erfahrung mit den überarbeiteten Durchführungsvorschriften, mit denen die Klarheit und Kohärenz der Maßnahmen verbessert wurden.

### **4. FOLGEINSPEKTIONEN**

In Übereinstimmung mit Artikel 13 der Verordnung (EU) Nr. 72/2010<sup>6</sup> führt die Kommission routinemäßig eine begrenzte Zahl von Folgeinspektionen durch. Solche Inspektionen finden statt, wenn bei der Erstinspektion mehrere ernsthafte Mängel festgestellt wurden, aber auch nach dem Zufallsprinzip, um die Genauigkeit der nationalen Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung von Vorschriften und der Berichterstattung zu überprüfen. 2015 fand eine solche Inspektion statt, bei der sich die angemessene Behebung der meisten festgestellten Mängel bestätigte.

### **5. FLUGHAFENBEWERTUNGEN**

Im Laufe des Jahres wurde im Rahmen der gemäß dem Luftverkehrsabkommen EU-USA getroffenen Arbeitsvereinbarung mit der Transportation Security Administration der USA die Bewertung eines US-amerikanischen Flughafens vorgenommen<sup>7</sup>.

Darüber hinaus wurden die Berichte über die an zwei Flughäfen in Montenegro durchgeführten Bewertungen vom Regulierungsausschuss für Luftsicherheit geprüft, woraufhin diese beiden Flughäfen in das One-Stop-Sicherheitssystem der EU einbezogen wurden.

---

<sup>6</sup> Verordnung (EU) Nr. 72/2010 der Kommission vom 26. Januar 2010 zur Festlegung von Verfahren für die Durchführung von Luftsicherheitsinspektionen der Kommission im Bereich der Zivilluftfahrt, ABl. L 23 vom 27.1.2010, S. 1.

<sup>7</sup> ABl. L 134 vom 25.5.2007, S. 4.

## **6. OFFENE FÄLLE, FÄLLE NACH ARTIKEL 15 UND GERICHTLICHE VERFAHREN**

Die Inspektionsakten bleiben offen, bis die Kommission sich vergewissert hat, dass angemessene Abhilfemaßnahmen durchgeführt wurden. Im Laufe des Jahres 2015 wurden 37 Vorgänge (28 zu Flughäfen und 9 zu zuständigen Behörden) abgeschlossen. Damit wurde für jede im Laufe des Jahres neu durchgeführte Inspektion ein bestehender Inspektionsfall abgeschlossen, so dass die Zahl der offenen Fälle 2015 nicht anstieg. Insgesamt waren am Ende des Jahres noch zehn Akten von Inspektionen zuständiger Behörden und 13 Akten von Flughafeninspektionen 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 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 2015 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. 2015 wurde ein 2014 nach der Inspektion einer zuständigen Behörde eingeleitetes Vertragsverletzungsverfahren an den Europäischen Gerichtshof verwiesen. Nach Ansicht der Kommission hatte der betroffene Mitgliedstaat es weiterhin unterlassen, eine regelmäßige Überwachung der Einhaltung bestimmter Sicherheitsmaßnahmen auf einer Reihe von Flughäfen in seinem Hoheitsgebiet zu gewährleisten. Dieses Verfahren war Ende 2015 noch anhängig.

## **TEIL II**

### **RECHTSVORSCHRIFTEN UND ZUSÄTZLICHE INSTRUMENTE**

#### **1. RECHTSVORSCHRIFTEN**

Die Zivilluftfahrt ist nach wie vor Ziel von Terrorgruppen. Die Abwehr dieser Bedrohung macht geeignete, risikoabhängige Schutzmaßnahmen erforderlich. Daher passen die Kommission und die 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 November 2015 verabschiedete die Kommission die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 und den Durchführungsbeschluss C(2015) 8005, die beide detaillierte Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit enthalten. Beide Rechtsakte gelten seit dem 1. Februar 2016 und ersetzen die vorherigen Durchführungsrechtsakte, die seit ihrer Verabschiedung im Jahr 2010 bereits jeweils zwanzig Mal geändert wurden. Der Beschluss C(2015) 8005 enthält sensible Sicherheitsinformationen, weshalb er nicht veröffentlicht, sondern lediglich den Mitgliedstaaten übermittelt wurde, die die entsprechenden Textpassagen den Personen zur Verfügung stellen, die diese unbedingt kennen müssen. Diese neuen Rechtsakte konsolidieren die bisherigen Rechtsakte und deren Änderungen, gleichzeitig werden einige Bestimmungen präzisiert und aktualisiert, um den bisher gewonnenen Erfahrungen und den technischen Entwicklungen auf diesem Gebiet Rechnung zu tragen. So werden Klarheit und Rechtssicherheit verbessert.

## **2. UNIONSDATENBANK ZUR SICHERHEIT DER LIEFERKETTE**

Die Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender<sup>8</sup> 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 nochmals erweitert und enthält seitdem auch die Liste der von den Mitgliedstaaten zugelassenen EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit. Sie wurde ferner umbenannt in „Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette“<sup>9</sup>, um den erweiterten Anwendungsbereich zum Ausdruck zu bringen. Ende 2015 enthielt die Datenbank rund 14 000 Datensätze von reglementierten Beauftragten, bekannten Versendern, unabhängigen Validierern und ACC3-Stellen. Die angestrebte Verfügbarkeitsquote von 99,5 % wurde auch im Jahr 2015 durchgehend eingehalten.

## **3. EU-FLUGHAFENINSPEKTIONEN – HANDBÜCHER**

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und der Verordnung (EU) Nr. 72/2010 der Kommission müssen die Kommissionsdienststellen bei Inspektionen der Luftsicherheitsanforderungen objektiv und nach einer Standardmethode vorgehen.

Um dies zu erleichtern, hat die Kommission zwei umfassende Handbücher erstellt, die ausführliche Anweisungen und Anleitungen für die praktische Arbeit der EU-Inspektoren enthalten und von der Kommission auf dem neuesten Stand gehalten werden. Das eine Handbuch gilt für Inspektionen im Bereich der Sicherheit von Luftfracht, das andere für Inspektionen von Flughäfen. Mit der Annahme der überarbeiteten Durchführungsrechtsakte im November 2015 wurden die Arbeiten an der Aktualisierung dieser Handbücher aufgenommen, um den mit den Rechtsakten eingeführten Änderungen Rechnung zu tragen und sie allen Kommissionsinspektoren und den Mitgliedstaaten rechtzeitig zum Zeitpunkt der Anwendung der neuen Durchführungsvorschriften im Februar 2016 zur Verfügung zu stellen.

## **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.

Im Jahr 2015 wurden Tests und Bewertungen in Frankreich, Schweden und den Niederlanden durchgeführt. Diese betrafen den Einsatz von Metalldetektoren für Schuhe in Kombination mit

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> 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.

Metalldetektorschleusen, die Verwendung einer neuen Generation von Kontrollgeräten für Handgepäck, bei denen Laptop-Computer, größere elektrisch betriebene Gegenstände und Flüssigkeiten vor der Kontrolle nicht aus dem Gepäckstück herausgenommen werden müssen, sowie die Verwendung von Software in Kontrollausrüstungen, die Gepäckstücke ohne gefährliche Gegenstände automatisch freigeben kann („Auto-Clear-Software“). Darüber hinaus wurde eine neue Art der Bildprojektion gefährlicher Gegenstände getestet. Alle Tests lieferten positive Ergebnisse, darunter wertvolle Beiträge zu den im November 2015 verabschiedeten Änderungen der Rechtsvorschriften, die jetzt den Einsatz von Metalldetektoren für Schuhe, Auto-Clear-Software und neuer Arten von Bildern gefährlicher Gegenstände für die Bildprojektion ermöglichen.

## **2. STUDIEN UND BERICHTE**

Im September 2015 wurde der Kommission eine Studie<sup>10</sup> übergeben, die sich mit Fragen des Outsourcing von Sicherheitsinspektionen im Luft- und Seeverkehr an bereits bestehende oder neue Agenturen befasste. In der Studie wurde der Status quo bei den Inspektionen untersucht und mit möglichen Alternativen verglichen. Der Verfasser der Studie bewertete zudem die vom Personal der Agenturen und der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sowie von den Interessengruppen geäußerten Ansichten. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass das aktuelle System zufriedenstellend funktioniert und es keinen objektiven Grund dafür gibt, vom gegenwärtigen Konzept abzuweichen.

## **3. NEUE INITIATIVEN**

Es wurden beträchtliche Fortschritte bei einem der wichtigsten und anspruchsvollsten Dossiers erzielt, dem Fahrplan für die Entwicklung von Technologien im Bereich der Luftsicherheit. 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 arbeitet die Kommission nach wie vor eng mit den Mitgliedstaaten zusammen, um die Umsetzung eines Systems für die Analyse von Vorabinformationen (Advance Cargo Information, ACI) zu vereinbaren. In diesem Zusammenhang wurde die Zusammenarbeit mit den Zollbehörden im Hinblick auf Vorabinformationen vor der Verladung (Pre-Loading Advance Cargo Information, PLACI) fortgeführt, wobei die Arbeiten auf internationaler Ebene im Rahmen einer gemeinsamen Arbeitsgruppe von ICAO und WCO zum Thema ACI erfolgen, an der die Kommission aktiv beteiligt ist. Ergebnis dieser zusammen von Vertragsstaaten und Interessenvertretern durchgeführten Arbeiten sollen allgemein akzeptierte Grundsätze und die Verabschiedung und Anwendung möglicher Standards und Richtlinien 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.

## **TEIL IV**

### **DIALOG MIT INTERNATIONALEN GREMIEN UND DRITTSTAATEN**

#### **1. ALLGEMEINES**

Die Kommission wird 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 gewährleisten. Mit einigen

---

<sup>10</sup> Die Studie wurde von der Beratungsfirma Stee Davies Gleave durchgeführt.

Drittländern, wie den Vereinigten Staaten, 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 13. bis 17. April 2015 an der jährlichen Sitzung des ICAO-Luftsicherheitspanels in Montreal teil und stellte in ihrem Vortrag zu den Entwicklungen in der Luftsicherheit die erfolgreiche Durchführung der in der Europäischen Union geltenden Vorschriften für das Screening von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen im Einzelnen vor. Der Vortrag wurde unterstützt von wichtigen Handelspartnern, Australien, Kanada und den Vereinigten Staaten, die ähnliche Vorkehrungen für das Screening dieser Stoffe getroffen hatten, sowie von wichtigen Akteuren der Industrie, vom Airports Council International und dem Internationalen Luftverkehrsverband, wodurch diese Initiative zum Nutzen der Fluggäste breite Unterstützung erfuhr.

Die Kommission nimmt an Sitzungen der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC), vor allem am ECAC-Sicherheitsforum und dessen Arbeitsgruppen teil. Die Teilnahme an diesen Gruppen ist wichtig, da hier häufig nützliche Grundlagen für die Entwicklung künftiger Sicherheitsvorschriften ausgearbeitet werden, mit denen sich dann der EU-Ausschuss für Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt und seine Arbeitsgruppen befassen können. Im Rahmen der im Jahr 2012 zwischen der ECAC und der Kommission unterzeichneten Kooperationsvereinbarung wurden Tätigkeiten im Bereich der Luftsicherheit weiter verstärkt.

Die Kommission unterstützt Drittländer beim Aufbau von Kapazitäten, um das Niveau der Luftsicherheit weltweit zu erhöhen. So wurde das von der Europäischen Union geförderte CASE-Projekt (Civil Aviation Security in Africa and the Arabian Peninsula), das auf vier Jahre ausgelegt ist, am 1. November 2015 offiziell gestartet. Durchgeführt wird es von der ECAC.

## **3. DRITTSTAATEN**

Die Kommission engagiert sich 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 (Transportation Security Cooperation Group). 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. Beide Initiativen sparen den Luftverkehrsunternehmen Zeit, Kosten und Betriebsaufwand.

Die Kommission hat mit Kanada und Montenegro intensiv daran gearbeitet, eine eingehende Analyse ihrer jeweiligen Luftsicherheitssysteme mit dem Ziel durchzuführen, sie als dem Luftsicherheitssystem der EU gleichwertig anzuerkennen. Im Anschluss an diese Zusammenarbeit wurden im Dezember 2015 neue Durchführungsvorschriften vorgelegt, auf deren Grundlage im Rahmen des One-Stop-Sicherheitssystems Fluggäste und Gepäck aus Kanada oder Montenegro in der EU an Anschlussflüge weitergeleitet werden können, ohne weitere Sicherheitskontrollen durchlaufen zu müssen. Diese Modalitäten beruhen auf dem Grundsatz der Gegenseitigkeit, d. h. dass Kanada und Montenegro Fluggäste und Gepäck, die in diesen Ländern aus der EU ankommen, ohne weitere Sicherheitskontrollen an ihre Anschlussflüge weiterleiten. Im Falle von Montenegro fällt auch die Luftfracht unter diese Modalitäten.