



Brüssel, den 15.12.2017
COM(2017) 768 final

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

**JAHRESBERICHT 2016 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 2016 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 2016

EINLEITUNG

2016 ist das Ausmaß der terroristischen Bedrohung im Allgemeinen und für die Zivilluftfahrt im Besonderen erheblich gestiegen, wie die Terroranschläge auf die Flughäfen in Brüssel und Istanbul gezeigt haben. Unmittelbar nach dem Attentat in Brüssel rief die Kommission die Mitgliedstaaten zu einer außerordentlichen Sitzung des Regelungsausschusses für Zivilluftfahrt zusammen, der zu folgenden Schlüssen kam: Obwohl es erforderlich ist, die öffentlichen Bereiche in den Flughäfen, in denen die Angriffe stattfanden, zu schützen, eignen sich die Maßnahmen, die für den Schutz von Sicherheitsbereichen auf Flughäfen bestimmt sind, nicht für die Eingänge der Terminals. Diese Bereiche müssen öffentlich bleiben und entsprechende Maßnahmen sind basierend auf einer lokalen Risikobewertung, an der alle betroffenen Behörden und Interessenvertreter beteiligt sind, zu treffen. Wie immer in der EU-Luftsicherheitspolitik muss ein angemessenes Gleichgewicht zwischen den Sicherheitsanforderungen und anderen bedeutenden Faktoren wie Reisekomfort, Privatsphäre und Schutz personenbezogener Daten sowie Erleichterung betrieblicher Faktoren aufrechterhalten werden. Der Austausch von Erfahrungen und bewährten Vorgehensweisen ist ein Schlüsselement zur erfolgreichen Verstärkung der Sicherheit. Die Kommission brachte ihre Absicht zum Ausdruck, diesen Austausch zu erleichtern und ggf. weitere Schritte festzulegen. Vor diesem Hintergrund hat die Kommission im November einen Workshop zur Sicherung von Bereichen des öffentlichen Verkehrswesens durchgeführt und eine Studie zum Schutz der landseitigen Bereiche auf EU-Flughäfen in Auftrag gegeben.

Der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen verabschiedete die Resolution 2309 (2016) über die Bedrohung der Zivilluftfahrt durch den Terrorismus und rief zu einer engeren Zusammenarbeit auf, um die Sicherheit der globalen Luftverkehrsdienste zu gewährleisten und Terroranschläge zu verhindern. Diese Resolution ruft alle Staaten dazu auf, innerhalb der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO zusammenzuarbeiten, um sicherzustellen, dass die internationalen Sicherheitsstandards überarbeitet und tatsächlich an die Bedrohung angepasst werden, die durch Terroranschläge auf die Zivilluftfahrt ausgeht, und um die wirksame Anwendung der ICAO-Richtlinien und Empfehlungen in Anhang 17 zu stärken und zu fördern und die ICAO dabei zu unterstützen, Prüf-, Kapazitätserweiterungs- und Schulungsprogramme mit dem Ziel zu verbessern, deren Umsetzung zu fördern. Die Kommission trägt bereits durch ihre langjährige enge Zusammenarbeit mit der ICAO und insbesondere durch ihre Initiative CASE zum Aufbau von Kapazitäten, die auf die Verbesserung der Luftsicherheit in den Ländern Afrikas und des Nahen Ostens abzielt, zur Erreichung dieser Zielsetzungen bei.

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.

Die Kommission hat in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten über das gesamte Jahr hinweg die Durchführung der Luftsicherheitsmaßnahmen durch die Mitgliedstaaten im Rahmen von EU-Inspektionen und durch Bewertung der jährlichen Qualitätskontrollberichte der Mitgliedstaaten weiterhin überwacht. Der Grad der Einhaltung der Vorschriften entsprach in etwa dem des Vorjahres, so dass 2016 kein vorübergehender Ausschluss eines EU-Flughafens vom One-Stop-Sicherheitssystem der EU zur Behebung erheblicher Mängel erforderlich war.

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 einem zweiteiligen System zur Überwachung der Einhaltung, d. h. Inspektionen durch die Kommission ergänzt durch die Bewertung der Jahresberichte der Mitgliedstaaten und nationalen 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 dieser 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 2016 stand der Kommission ein Team von acht 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 und der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) sind ab 2016 gleichberechtigt als vollwertige Inspektoren an diesem Prozess beteiligt; die hohe Zahl der nationalen Prüfer, die an den Inspektionen der Kommission teilnehmen, gewährleistet ein Gutachterverfahren und ermöglicht die Verbreitung der Methoden und bewährten Vorgehensweisen in den Mitgliedstaaten. Anhang 1 enthält eine Tabelle mit einer zusammenfassenden Aufstellung der 2016 ausgeführten Überwachungstätigkeiten der Kommission und der EÜB.

Die Inspektionen der Kommission basieren auf Verordnung (EU) Nr. 72/2010 in der geänderten Fassung, die die Verfahren für die Durchführung von Luftsicherheitsinspektionen der Kommission festlegt. Sie enthält unter anderem Bestimmungen für die Qualifizierung und Zuständigkeit 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 die Sicherheitsabteilung 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 (die ‚zuständigen Behörden‘) und Inspektionen einer begrenzten Anzahl Flughäfen, Betreiber 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.

Alle Inspektionen erfolgten wie ursprünglich geplant; nur ein Datum für die Inspektion einer zuständigen Behörde musste leicht geändert werden.

Mit dem Ziel, den Mitgliedstaaten über die Ergebnisse dieser Inspektionen zu informieren, die Transparenz zu fördern und die Einhaltung der Überwachungsmethoden zu harmonisieren, hat die Kommission im November 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

Um der Kommission hinreichende Zusicherungen bezüglich des Grads der Einhaltung durch die Mitgliedstaaten zu geben, wird eine mehrjährige Überwachungsmethode eingesetzt. Der Nachweis für die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsvorschriften in jedem Mitgliedstaat wird in einem Zyklus von zwei Jahren erbracht, entweder durch eine Inspektion seiner zuständigen Behörde oder eine Inspektion von mindestens einem seiner Flughäfen. Darüber hinaus wird der Nachweis der Anwendung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit in einem Zyklus von fünf Jahren durch zufällige Auswahl von EU-Flughäfen erbracht, die unter die Verordnung (EU) Nr. 300/2008 fallen, einschließlich des größten Flughafens in Bezug auf das Passagieraufkommen in jedem Mitgliedstaat.

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 zufällig 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 bei den Inspektionen der Kommission festgestellte Einhaltungsrates bei ca. 80 % (2010: 80 %, 2011: 80 %, 2012: 83 %, 2013: 80 %, 2014: 81 %, 2015: 80 %, 2016: 79 %)¹; 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 verstärkt, 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. INSPEKTIONEN DER ZUSTÄNDIGEN NATIONALEN BEHÖRDEN

Im Jahr 2016 startete die Kommission den fünften Zyklus der Inspektionen der zuständigen Behörden. Insgesamt wurden in diesem Jahr acht zuständige Behörden inspiziert. Bei den meisten Mitgliedstaaten wurden dabei erhebliche Verbesserungen gegenüber vorhergehenden Inspektionen festgestellt.

Die häufigsten Mängel, die 2016 festgestellt wurden, betrafen Unzulänglichkeiten bei der Durchführung nationaler Qualitätskontrollprogramme. Einige Mitgliedstaaten haben die Angemessenheit und Durchführung der Sicherheitsprogramme für Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und reglementierte Unternehmen nicht ausreichend überwacht, ausländische Luftfahrtunternehmen nicht mit der erwarteten Regelmäßigkeit überwacht und einige der in der Verordnung vorgesehenen Methoden zur Überwachung der Einhaltung 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

¹ 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, Flugzeugsicherheit, Passagier- und Handgepäckssicherheit sowie die Sicherheit von aufgegebenen Gepäckstücken ab. Die Sicherheitsanforderungen werden zu Gruppen zusammengefasst und als Ganzes bewertet; anschließend wird ein fester Gewichtungsfaktor, der den Durchführungsgrad pro Gruppe widerspiegelt, wie folgt angewandt;

- 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 Maßnahmen.

eingehalten und sichergestellt, dass die festgestellten Unzulänglichkeiten innerhalb des festgelegten Zeitrahmens behoben werden.

3. ERSTINSPEKTIONEN VON FLUGHÄFEN

2016 wurden sechszwanzig 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 2016 bei 79 % und entsprach damit in etwa dem Wert der Vorjahre².

Nach dem siebten Jahr der Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 spiegeln die Inspektionsergebnisse die Bemühungen der zuständigen Behörden und Stellen wider. Die Mehrheit der Sicherheitsanforderungen, die sich aus diesen anspruchsvollen 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 Verbesserungen.

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 aufgrund der Durchführungsrechtsakte der Verordnung erheblich geändert haben. Insbesondere erfordern einige Bestimmungen zur Zugangskontrolle sowie zum Screening des Personals und des Handgepäcks weitere Anstrengungen von Seiten der zuständigen Behörden, der Interessenvertreter der Industrie und der Europäischen 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 2016 zeichnete sich durch einen hohen Grad der Einhaltung in Bezug auf das Screening von aufgegebenem Gepäck, Bordvorräte und Flughafenlieferungen, Schulung und Sicherheitsausrüstungen nach bereits relativ guten Ergebnissen in den Jahren 2014 und 2015 aus; 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 in der geänderten Fassung führt die Kommission routinemäßig eine begrenzte Zahl von Folgeinspektionen durch. Eine solche Inspektion findet 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. 2016 fanden vier solche Inspektionen statt, bei denen sich die Behebung der meisten festgestellten Mängel bestätigte.

² Siehe Fußnote 1.

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 in Bezug auf Spezifikationen für nationale Qualitätskontrollprogramme im Bereich der Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt sieht in Anhang II 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.

Die Ergebnisse der Bewertung der jährlichen Berichte aus dem Jahr 2016 zeigten im Vergleich zu 2015 deutliche Verbesserungen in den Bereichen Umfang, Grad der Einhaltung, Folgetätigkeiten und Vollstreckungsmaßnahmen, um sicherzustellen, dass die erkannten Unzulänglichkeiten behoben werden und in den meisten Mitgliedstaaten nicht wieder auftreten. Die Berichte haben jedoch ergeben, dass einige Mitgliedstaaten immer noch Schwierigkeiten damit haben, regelmäßige Überwachungen der Luftfahrtunternehmen und Stellen sowie der Häufigkeit der Inspektionen von Flughäfen mit hohem Passagieraufkommen durchzuführen und Tests einiger der in der Verordnung vorgesehenen Bereiche vorzunehmen.

In Zukunft wird die Kommission jedem Mitgliedstaat eine formelle individuelle und umfassende Bewertung senden, in der die Unzulänglichkeiten oder Schwächen aufgeführt sind und entsprechende Abhilfemaßnahmen durch den Mitgliedstaat gefordert werden. Die Durchführung dieser Aktionspläne wird von der Kommission streng überwacht; wenn Mitgliedstaaten die Existenz der hervorgehobenen Unzulänglichkeiten oder Schwächen bestätigen und keine angemessenen Abhilfemaßnahmen vorschlagen, werden offizielle Maßnahmen eingeleitet. Die Bewertungsergebnisse werden ebenfalls bei der Planung von Inspektionen in einem bestimmten Mitgliedstaat berücksichtigt; sie können darüber hinaus zur Erhöhung der Inspektionshäufigkeit führen.

6. BEWERTUNG VON DRITTSTAATEN-FLUGHÄFEN

Im Laufe des Jahres wurde im Rahmen der gemäß dem Luftverkehrsabkommen EU-USA³ getroffenen Arbeitsvereinbarung mit der Transportation Security Administration der USA die Bewertung eines US-amerikanischen Flughafens vorgenommen. Solche Bewertungen werden

³ ABl. L 134 vom 25.5.2007, S. 4.

regelmäßig vor dem Hintergrund des One-Stop-Sicherheitssystems durchgeführt. Diese Bewertung hat bestätigt, dass die US-Sicherheitsmaßnahmen weiterhin den Rechtsvorschriften zur EU-Luftsicherheit entsprechen.

Auf der Grundlage einer bilateralen Vereinbarung wurde eine Bewertung der Umsetzung der Frachtsicherheitskontrollen auf dem Flughafen Jakarta durchgeführt.

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. Achtundzwanzig Inspektionsakten (sechzehn Akten zu Flughafeninspektionen und zwölf zu Inspektionen zuständiger Behörden) konnten abgeschlossen werden. Insgesamt waren am Ende des Jahres noch acht Akten von Inspektionen zuständiger Behörden und einundzwanzig Akten von Flughafeninspektionen offen.

Werden die bezüglich der Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen auf einem Flughafen festgestellten Mängel als schwerwiegend genug 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 2016 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. 2016 wurde ein 2014 nach der Inspektion einer zuständigen Behörde eingeleitetes und an den Europäischen Gerichtshof verwiesenes Vertragsverletzungsverfahren abgeschlossen. Der betroffene Mitgliedstaat hatte es weiterhin unterlassen, eine regelmäßige Überwachung der Einhaltung bestimmter Sicherheitsmaßnahmen auf einer Reihe von Flughäfen in seinem Hoheitsgebiet zu gewährleisten. Nachdem der Mitgliedstaat den zufriedenstellenden Nachweis erbracht hatte, dass er die EU-Rechtsvorschriften nicht länger verletzt, konnte die Kommission das am Europäischen Gerichtshof anhängige Verfahren zurückziehen.

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

Im November 2016 erließ die Kommission Verordnung (EU) 2016/2096 vom 30. November 2016 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1254/2009 der Kommission zur Festlegung der

Bedingungen, unter denen die Mitgliedstaaten von den gemeinsamen Grundnormen für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt abweichen und alternative Sicherheitsmaßnahmen treffen können. Mit dieser Verordnung hat die Kommission die Anforderungen an Risikobewertungen geklärt und die Betriebsarten bestimmter Luftverkehrskategorien näher definiert, die in dieser Verordnung aufgeführt sind, um eine größere Rechtsklarheit zu bewirken.

Um mindestens teilweise die chronische Unterbesetzung bei den Luftsicherheitsinspektoren zu beheben und den gegenseitigen Austausch zu fördern, erließ die Kommission die Durchführungsverordnung (EU) 2016/472 der Kommission vom 31. März 2016 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 72/2010 im Hinblick auf die Bestimmung des Begriffs „Kommissionsinspektor“ (Text von Bedeutung für den EWR). Diese Verordnung schließt nun in die Gruppe der „Kommissionsinspektoren“ auch Inspektoren der EFTA-Staaten, der EFTA-Überwachungsbehörde und der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) ein.

2. UNIONSDATENBANK ZUR SICHERHEIT DER LIEFERKETTE

Die Datenbank der reglementierten Beauftragten und bekannten Versender⁴ 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“⁵, um den erweiterten Anwendungsbereich zum Ausdruck zu bringen. Ende 2016 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 2016 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 Gesamtsicherheitsniveau aus. Nimmt ein Mitgliedstaat oder eine andere Stelle eine Bewertung einer neuen Sicherheitskontrolle vor, die zusätzlich zu einer oder mehreren von den

⁴ 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.

⁵ 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.

einschlägigen Rechtsvorschriften bereits erfassten Kontrollen durchgeführt wird, so handelt es sich hierbei im rechtlichen Sinn nicht um einen Test.

Im Jahr 2016 wurden Tests und Bewertungen in den Niederlanden und in Frankreich durchgeführt. 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 im Jahr 2016 positive Ergebnisse und es ist vorgesehen, die Bewertungszeiträume Ende 2017 zu beenden.

2. STUDIEN UND BERICHTE

Im Oktober 2016 erhielt die Kommission eine Studie⁶ zur Optimierung des Screening von Flüssigkeiten auf Flughäfen, damit zukünftig bestimmte Einschränkungen aufgehoben werden können. Der 2006 geplante Anschlag auf Transatlantikflüge unter Verwendung von Flüssigsprengstoff, um ein Flugzeug zur Explosion zu bringen, hat zur Verschärfung der Sicherheitsmaßnahmen auf allen Flughäfen weltweit geführt und Unannehmlichkeiten für Passagiere mit sich gebracht, die mit Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen des täglichen Gebrauchs reisen. Diese Studie analysierte die Gewohnheiten der Passagiere bezüglich des Mitführens von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen sowie die Auswirkungen der Technologie und zukünftigen Entwicklungen auf die Screening-Fähigkeiten der Flughäfen und folglich die Möglichkeit, diese Einschränkungen in Zukunft schrittweise oder vollständig aufzuheben.

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) zu vereinbaren. 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 den GD MOVE und 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.

Die EU-Validierungsprüfer für die Luftsicherheit spielen eine wichtige Rolle bei der Einrichtung und Aufrechterhaltung einer stabilen und sicheren Lieferkette im Bereich der eingehenden Luftfracht und Luftpost. Vor dem Hintergrund ihrer Politik der engen Zusammenarbeit mit Interessenvertretern richtete die Kommission am 17. und 18. Oktober 2016 einen Workshop für die

⁶ Die Studie wurde von der Beratungsfirma Stee Davies Gleave durchgeführt.

EU-Validierungsprüfer für Luftsicherheit aus; die Teilnehmer erhielten einen Überblick über die aktuelle Entwicklung der Luftfrachtsicherheitspolitik und konnten bewährte Vorgehensweisen im Hinblick auf die Standardisierung von Methoden austauschen und die Effizienz und Wirksamkeit des Validierungsprozesses verbessern.

Nach den Terroranschlägen im Jahr 2016 rückte der Schutz von Bereichen des öffentlichen Verkehrswesens, wie öffentliche Bereiche auf Flughäfen in den Mittelpunkt der Verkehrssicherheit⁷. Am 7. und 8. November 2016 führte die Kommission daher einen Workshop zu dieser Problematik durch; dabei wurden auch die Schlussfolgerungen der Mitgliedstaaten nach dem Terroranschlag auf den Brüsseler Flughafen berücksichtigt, die hervorheben, dass öffentliche Bereiche öffentlich bleiben sollten und dass Maßnahmen basierend auf einer lokalen Risikobewertung zu treffen sind, bei der Sicherheitsanforderungen, Flugbetrieb und Komfort der Passagiere miteinander in Einklang gebracht werden müssen. Da die Sicherheit dieser Bereiche oftmals in den Zuständigkeitsbereich verschiedener Behörden und Interessenvertreter fällt, war das Ziel, den Informationsaustausch zwischen den Vertretern des Verkehrs- und des Innenministeriums, der Polizeieinsatzkräfte und anderer Interessenvertreter wie Flughafen, Betreiber und Fluggastverbände zu fördern. Es stellte sich heraus, dass es für dieses Problem keine einheitliche Lösung gibt, die auf alle Flughäfen gleichermaßen angewandt werden kann; die Teilnehmer hoben hervor, wie wichtig es ist, die Risiken lokal zu bewerten und die Schwächen von Fall zu Fall mit einer besonderen Mischung aus technologischen, verfahrensmäßigen und methodischen Lösungen anzugehen. Gegen Ende des Jahres führte die Kommission eine Studie mit dem Ziel durch, die bewährten Vorgehensweisen aller europäischen Flughäfen zu sammeln und diese soweit wie möglich unter dem Kosten-Nutzen-Aspekt zu bewerten.

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 Drittländern, wie den Vereinigten Staaten, Kanada, Australien 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 ORGANISATIONEN

Die Kommission hat an der jährlichen Sitzung des ICAO-Luftsicherheitspanels teilgenommen, die vom 14. bis 18. März 2016 in Montreal stattfand, und dort zwei Informationspapiere zu den Entwicklungen der Luftsicherheit in der Europäischen Union und zum Europäischen Projekt für die Sicherheit der Zivilluftfahrt in Afrika und auf der arabischen Halbinsel (CASE-

⁷ Andere Bereiche des öffentlichen Verkehrswesens sind U-Bahn-Stationen und multimodale Plattformen.

Projekt) vorgelegt. Das erste Informationspapier enthielt Informationen zu den Entwicklungen zur Verbesserung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt in der Europäischen Union sowie die jüngsten Initiativen zur Einrichtung eines One-Stop-Sicherheitssystems. Gegenwärtig gibt es One-Stop-Sicherheitsvereinbarungen mit den Vereinigten Staaten, Kanada und Montenegro. Das zweite Informationspapier enthielt eine Beschreibung des CASE-Projekts, das offiziell am 1. November 2015 eingeführt worden war. Dieses Vier-Jahres-Projekt (2015-2019) umfasst den Aufbau von Kapazitäten zugunsten der Partnerländer in Afrika und auf der arabischen Halbinsel. Das Projekt wird von der Europäischen Union (EU) finanziert und von der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) durchgeführt.

Die Kommission hat an der drei Mal pro Jahr stattfindenden Sitzung der ICAO-Vollversammlung vom 27. September bis 7. Oktober 2016 in Montreal teilgenommen und dort drei Arbeitsunterlagen vorgestellt. Eine Arbeitsunterlage betraf die Prioritäten der Luftsicherheit und enthielt Vorschläge basierend auf den Erfahrungen aus der Durchführung der Resolution A38-15 der Vollversammlung und dem ICAO-Arbeitsprogramm für 2014-16. Eine weitere Arbeitsunterlage bezog sich auf die Cyber Resilience in der Zivilluftfahrt und wurde von den Vereinigten Staaten mitfinanziert. Laut der Arbeitsunterlage besteht das Zivilluftfahrtsystem aus einem Flickwerk von miteinander verknüpften Komponenten, Systemen und Netzwerken. Das Potenzial für Cyber-Angriffe, die die Kommunikation und den Informationsaustausch zwischen den verschiedenen Interessenvertretern der Luftfahrt bedrohen, die Sicherheit von Personen und Ausrüstungen beeinträchtigen und den Bestand der Luftfahrtbranche dauerhaft schädigen könnten, hat sich im Laufe der Jahre kontinuierlich erhöht. Auch wenn sich die ICAO der Bedeutung einer angemessenen Cyber-Sicherheitspolitik in der Luftfahrt bewusst ist, sind noch weitere Anstrengungen erforderlich, um das globale Bewusstsein zu stärken und weltweit kohärente Ansätze zur Verbesserung der Cyber Resilience im Luftfahrtsystem zu entwickeln. Die dritte Arbeitsunterlage betraf die Herausforderungen im Bereich des Aufbaus von Kapazitäten. Laut der Arbeitsunterlage spielt der Aufbau von Kapazitäten, unabhängig davon, ob er von der ICAO, einzelnen Staaten, regionalen Organisationen oder Industrieunternehmen organisiert wird, eine bedeutende Rolle dabei, die Bemühungen der Mitgliedstaaten zu unterstützen, eine effiziente und nachhaltige Einhaltung der ICAO-Richtlinien und Empfehlungen zu erreichen. Ein wirksames Management der Tätigkeiten zum Aufbau von Kapazitäten ist daher ein zentrales Thema zur Erreichung greifbarer Ergebnisse.

3. DRITTLÄNDER

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 (Transportation Security Cooperation Group 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. Beide Initiativen sparen den Lufttransportbetreibern Zeit und Kosten und reduzieren die betriebliche Komplexität.

Die Durchführungsverordnung (EU) 2015/2426 der Kommission vom 18. Dezember 2015 trat am 29. Februar 2016 in Kraft; damit wurde das One-Stop-System auf Kanada und Montenegro ausgedehnt. Diese Durchführungsverordnung erkennt an, dass beide Länder Sicherheitsstandards anwenden, die mit den gemeinsamen Grundnormen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt gleichzusetzen sind.



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 15.12.2017
COM(2017) 768 final

ANNEXES 1 to 2

ANHÄNGE

zum

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

**JAHRESBERICHT 2016 ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG (EG)
NR. 300/2008 ÜBER GEMEINSAME VORSCHRIFTEN FÜR DIE SICHERHEIT IN
DER ZIVILLUFTFAHRT**

Anhang 1

Inspektionen der Kommission der zuständigen Behörden und Flughäfen (Erst- und Folgeinspektionen) bis zum 31.12.2016

Land	Anzahl der Inspektionen vom 01/2016-12/2016	Gesamtanzahl der Inspektionen seit 2004
Österreich	2	14
Belgien	1	17
Bulgarien	1	12
Kroatien	2	6
Zypern	1	9
Tschechische Republik	0	11
Dänemark	1	16
Estland	0	8
Finnland	1	14
Frankreich	3	27
Deutschland	3	28
Griechenland	2	19
Ungarn	0	10
Irland	2	15
Italien	3	25
Lettland	0	8
Litauen	1	8
Luxemburg	0	9
Malta	1	7
Niederlande	2	15
Polen	1	16
Portugal	2	17
Rumänien	1	9
Slowakische Republik	0	9
Slowenien	1	8
Spanien	2	25
Schweden	1	18
Vereinigtes Königreich	2	28
Nichtmitgliedstaat: Schweiz	2	10

GESAMT

38

418

Inspektionen der EFTA-Überwachungsbehörde der zuständigen Behörden und Flughäfen (Erst- und Folgeinspektionen) bis zum 31.12.2016

Land	Anzahl der Inspektionen vom 01/2016-12/2016	Gesamtanzahl der Inspektionen seit 2004
Island	<i>2</i>	<i>13</i>
Norwegen	<i>2</i>	<i>50</i>
GESAMT	<i>4</i>	<i>63</i>

Anhang 2

Im Jahr 2016 neu verabschiedete ergänzende Rechtsvorschriften:

Verordnung (EU) 2016/2096 vom 30. November 2016 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1254/2009 der Kommission zur Festlegung der Bedingungen, unter denen die Mitgliedstaaten von den gemeinsamen Grundnormen für die Luftsicherheit in der Zivilluffahrt abweichen und alternative Sicherheitsmaßnahmen treffen können, ABl. L 326 vom 1.12.2016, S. 7

- Durchführungsverordnung (EU) 2016/472 der Kommission vom 31. März 2016 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 72/2010 im Hinblick auf die Bestimmung des Begriffs „Kommissionsinspektor“ (Text von Bedeutung für den EWR), ABl. L 85 vom 1.4.2016, S. 28