

Brüssel, den 19. Juni 2026
(OR. en)

10901/26

AVIATION 106

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2026) 229 final
Betr.:	BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT JAHRESBERICHT 2024 ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG (EG) NR. 300/2008 ÜBER GEMEINSAME VORSCHRIFTEN FÜR DIE SICHERHEIT IN DER ZIVILLUFTFAHRT

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument COM(2026) 229 final.

Anl.: COM(2026) 229 final



Brüssel, den 18.5.2026
COM(2026) 229 final

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

**JAHRESBERICHT 2024 ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG (EG)
NR. 300/2008 ÜBER GEMEINSAME VORSCHRIFTEN FÜR DIE SICHERHEIT IN
DER ZIVILLUFTFAHRT**

1. EINLEITUNG

Nach Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008¹ legt die Kommission dem Europäischen Parlament, dem Rat und den Mitgliedstaaten jährlich einen Bericht vor, der sie von der Anwendung dieser Verordnung und von ihren Auswirkungen auf die Verbesserung der Luftsicherheit in Kenntnis setzt.

Im Jahr 2024 setzten die Kommissionsdienststellen die Umsetzung der in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen mit dem Titel „Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking“ (Gestaltung einer besseren und widerstandsfähigeren Luftsicherheitspolitik: eine Bestandsaufnahme) angekündigten Maßnahmen fort. Die 14 in diesem Dokument genannten Leitinitiativen wurden über das Jahr 2024 gemeinsam mit den Mitgliedstaaten umgesetzt. Im Mittelpunkt dieser Arbeit standen die neue Ausgangsbasis für die Luftsicherheit und die Innovationsförderung im Einklang mit der EU-Luftsicherheitsstrategie.

2. BEDROHUNGEN UND AUSBLICK

Mit Blick auf neu auftretende Sicherheitsbedrohungen für die Luftfahrt, einschließlich hybrider Bedrohungen, standen die Kommission und die einschlägigen Agenturen gemeinsam weiterhin in einem ständigen Dialog mit den Mitgliedstaaten sowie anderen Interessenträgern und führte diesbezüglich ein regelmäßiges Monitoring mit dem Ziel durch, Wissen und Kapazitäten aufzubauen, um auf diese Bedrohungen reagieren und das mit diesen verbundene Risiko wirksam beherrschen zu können.

2.1 Terrorismus und hybride Bedrohungen

Terrorismus und gewaltbereiter Extremismus, insbesondere durch globale dschihadistische Netzwerke, stellen nach wie vor eine erhebliche Bedrohung für die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten dar, die insgesamt signifikant hoch bleibt. Destabilisierende interne und externe Ereignisse haben zur Verschärfung der Radikalisierung, zu verstärkten Spannungen und zu gesellschaftlicher Polarisierung beigetragen und können Terrorismus und gewaltbereiten Extremismus in der gesamten Union befördern. Terroristen operieren über Grenzen hinweg und nutzen neue Technologien und Modi Operandi. Die Hauptsorge gilt nach wie vor der Verbreitung von Fehl- und Desinformation im Internet und deren Radikalisierungspotenzial. In einem zunehmend zersprengten und volatilen Kontext vernetzen sich einzelne terroristische und gewaltbereite extremistische Akteure über Ideologie oder Gruppenzugehörigkeit hinaus und stacheln sich gegenseitig auf.

¹ Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72).

Die Konflikte im Nahen Osten, die mit einer größeren Gefährdung der inneren Sicherheit der EU einhergehen und ein erhebliches Mobilisierungs- und Radikalisierungspotenzial bergen, könnten eine Reihe neuer Bedrohungsvektoren in ganz Europa auslösen. Dies hat zu einem deutlichen Anstieg der Menge extremistischer Online-Inhalte, auch terroristischer Propaganda, antisemitischer und antimuslimischer Inhalte sowie polarisierender Narrative geführt.

Es ist davon auszugehen, dass sich die Bedrohungen und Herausforderungen im Bereich der Zivilluftfahrt – einem nach wie vor hochkarätigen Angriffsziel – bei zunehmender Vielfalt der Modi Operandi der Angriffe weiterentwickeln werden. Bedrohungen durch Insider sowie einheimischer Terrorismus stellen weiterhin einen Bereich dar, dem besondere Aufmerksamkeit gilt. Konfliktgebiete werden Terroristen weiterhin ein Umfeld bieten, in dem sie sich hoch entwickelte militärisch einsetzbare Ausrüstung beschaffen können.

Auch wenn der Angriffskrieg der Russischen Föderation gegen die Ukraine bislang nur begrenzte Auswirkungen auf die terroristische Bedrohung und den gewaltbereiten Extremismus in der EU hatte, hat er durch eine Zunahme von Desinformation, Cyberangriffen, Versuchen zur Instrumentalisierung von Migration und Sabotagemaßnahmen gegen kritische Infrastrukturen, auch gegen die Sicherheit von Luftfracht, zu einer zunehmend hybriden Bedrohung der inneren Sicherheit der EU geführt.

2.2 Sicherheitsvorfälle bei Luftfracht

Seit Juli 2024 kam es zu einer Reihe widerrechtlicher Eingriffe in die sichere Lieferkette von (Luft-)Fracht und Post in Europa. Bei diesen Vorfällen wurden unkonventionelle Brandvorrichtungen (IID) verwendet, was dazu führte, dass sich staatliche Stellen und die Branche zur Identifizierung von Schwachstellen und Lösungen auf EU-Ebene und international mobilisiert und Anstrengungen zur Erhöhung ihrer Resilienz unternommen haben. Die Kommission hat gemeinsam mit den Mitgliedstaaten und Interessenträgern der Branche eine Reihe von Präventivmaßnahmen entwickelt, die dazu beitragen, die eingesetzten Modi Operandi einzudämmen und die Luftfrachtlieferkette zu stärken.

2.3 Cybersicherheit

Da die Zivilluftfahrt immer stärker vernetzt und digitalisiert wird, stellen Cyberbedrohungen zunehmende Risiken für die Luft- und Flugsicherheit sowie für die Effizienz der Luftfahrt dar. Cyberangriffe auf den Verkehrssektor könnten katastrophale Folgen haben und zu erheblichen wirtschaftlichen Störungen führen. Im Jahr 2024 wurden mehr als 8 500 Cyberangriffe mit Auswirkungen auf verschiedene Interessenträger der Luftfahrt gemeldet. Die bevorzugten Methoden zur Durchführung von Cyberangriffen waren betrügerische Websites, Phishing und Schadsoftware sowie

Distributed Denial of Service (DDoS). Die Hauptziele waren Luftraumnutzer, Flughäfen, Anbieter von Flugsicherungsdiensten und deren Lieferkette².

Die Gründe für Cyberangriffe sind vielfältig. Während der finanzielle Gewinn der häufigste Grund ist, sind andere Angriffe ideologisch motiviert oder geschehen im Namen feindseliger staatlicher Akteure.

In diesem komplexen Umfeld konzentrierten sich die Bemühungen auf die rasche und wirksame Umsetzung bestehender Regulierungsinitiativen, damit sichergestellt ist, dass sie vollständig umgesetzt und konsequent angewandt werden.

3. RISIKOBEWERTUNGEN

3.1 Drohnen

Wie in der „Drohnenstrategie 2.0“³ dargelegt, hat sich die Kommission zu einer Überprüfung der Luftsicherheitsvorschriften dahin gehend verpflichtet, inwieweit diese geändert werden müssten, um sicherzustellen, dass Luftfahrtbehörden und Flughäfen ihre Resilienz gegenüber den Risiken, die von nicht kooperativen und nicht genehmigten Drohnen ausgehen, erhöhen.

Die Kommissionsdienststellen führten eine Risikobewertung durch, die im ersten Quartal 2024 abgeschlossen wurde und sich speziell mit dem Risiko befasste, das nicht kooperative und nicht genehmigte unbemannte Luftfahrzeuge für die Zivilluftfahrt und Flughafeneinrichtungen darstellen. Der Umfang der Risikobewertung erstreckte sich in erster Linie auf die vom Einsatz unbemannter Luftfahrzeuge für terroristische Zwecke ausgehende Bedrohung. Hybride Szenarien, an denen staatliche Akteure beteiligt sind, wurden nicht berücksichtigt.

Damals wurde im Endergebnis die Gefahr für die Zivilluftfahrt und Flughafeneinrichtungen durch vorsätzliche Angriffe von Terroristen, die Fähigkeiten von unbemannten Luftfahrzeugen nutzen, als nicht erheblich eingestuft. Infolgedessen ergab sich aus dem Restrisiko kein Anlass zur Überprüfung der bestehenden Luftsicherheitsvorschriften.

3.2 Konfliktgebiete

Im Rahmen des Warnsystems für Konfliktgebiete wurden im Jahr 2024 weiterhin regelmäßig vierteljährliche gemeinsame Risikobewertungen unter der Leitung der EU-Arbeitsgruppe für die integrierte Bewertung von Luftsicherheitsrisiken durchgeführt, der die EU-Mitgliedstaaten, das EU-Zentrum für Informationsgewinnung und

² EUROCONTROL/EATM-CERT 2025 report on cyber in aviation.

³ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – „Eine Drohnenstrategie 2.0 für ein intelligentes, nachhaltiges Ökosystem für unbemannte Luftfahrzeuge in Europa“, COM(2022) 652 final vom 29. November 2022.

Lageerfassung (EU INTCEN) des Europäischen Auswärtigen Dienstes (EAD) und die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) angehören. Ziel dabei ist es, zeitnah Informationen über die Bewertung der von Konfliktgebieten ausgehenden Risiken für die EU-Zivilluftfahrt auszutauschen, um die Minderung von Risiken zu unterstützen. In dringenden Fällen werden außerordentliche Sitzungen anberaumt.

Die Gruppe hielt im Jahr 2024 vier vierteljährliche Sitzungen und sieben dringende Ad-hoc-Sitzungen ab, insbesondere in Bezug auf den Konflikt im Nahen Osten und dessen Auswirkungen auf die Zivilluftfahrt der EU. Dies führte zur Veröffentlichung von drei Informationsblättern über Konfliktgebiete (CZIB), zur Rücknahme von einem CZIB sowie zur Verlängerung von elf bestehenden CZIB⁴.

Auch im Rahmen des integrierten EU-Verfahrens zur Bewertung des Luftsicherheitsrisikos werden Fähigkeiten für die Risikobewertung bereitgestellt und die Entscheidungsfindung (Risikominderung) im Bereich der Luftfrachtsicherheit und der Luftsicherheitsstandards unterstützt.

4. RECHTSRAHMEN UND ERGÄNZENDE INSTRUMENTE

4.1 Rechtsrahmen

Die Zivilluftfahrt ist nach wie vor Zielscheibe feindlicher Akteure. Um dieser Bedrohung zu begegnen, müssen verhältnismäßige und risikobasierte Schutzmaßnahmen ergriffen werden. 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.

Die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 wurde im Mai 2024 durch die Durchführungsverordnung (EU) 2024/1255 der Kommission⁵ geändert. Mit Letzterer wurden Änderungen vorgenommen, die der Entwicklung der Bedrohungs- und Risikolage sowie den jüngsten technologischen Entwicklungen Rechnung tragen. Sie führten eine Regelung für die Zulassung und Beaufsichtigung von Transporteuren ein, die in vielen Fällen die Beförderung sicherer Luftfracht und Luftpost auf dem Land- oder Seeweg im Auftrag reglementierter Beauftragter und bekannter Versender gewährleisten. Außerdem wurde ein Flughafen⁶ in die Liste der Drittländer aufgenommen, die anerkanntermaßen Sicherheitsstandards anwenden, die den gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit gleichwertig sind. Eine zweite Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 wurde im Juli 2024 mit der Durchführungsverordnung (EU) 2024/2108⁷ angenommen, mit der vorübergehend ein niedrigerer Volumengrenzwert für die Kontrolle von Flüssigkeiten, Aerosolen und

⁴ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>

⁵ Weitere Einzelheiten in Anhang 2.

⁶ Flughafen Svalbard im Königreich Norwegen.

⁷ Weitere Einzelheiten in Anhang 2.

Gelen unter Verwendung von Sprengstoffdetektoren für Handgepäck (EDSCB), die dem C3-Standard entsprechen, wieder eingeführt und eine Verbesserung der von dieser Technologie verwendeten Detektionsalgorithmen gefordert wurde.

4.2 Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette

Die Unionsdatenbank zur Sicherheit der Lieferkette⁸ ist die einzig gültige Datenbank, die reglementierte Beauftragte bei der Übernahme von Sendungen von anderen reglementierten Beauftragten oder von einem bekannten Versender konsultieren müssen. Dieselbe Datenbank enthält auch eine Liste der zugelassenen Ausrüstungen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt mit „EU-Stempel“-Kennzeichnung.

Ende 2024 enthielt die Datenbank rund 37 000 Datensätze von reglementierten Beauftragten, bekannten Versendern, bekannten Lieferanten von Flughafenlieferungen, unabhängigen Validierungsprüfern, ACC3-Luftfahrtunternehmen, reglementierten Lieferanten, reglementierten Beauftragten und bekannten Versendern aus Drittländern sowie Sicherheitsausrüstungen, Flughäfen und Nutzern. Ihre Verfügbarkeitsquote lag bei 99,99 %, was bedeutet, dass sie im Jahr 2024 für eine Dauer von weniger als 30 Minuten nicht verfügbar war.

4.3 Vorabinformationen über Luftfracht vor dem Verladen (PLACI)

Wirtschaftsakteure, die für die Verbringung auf dem Luftweg von Sendungen aus Drittländern in das Zollgebiet der Union (als Bestimmungs- oder Transitort) verantwortlich sind, müssen den EU-Zollbehörden elektronisch Vorabinformationen über die Fracht übermitteln. Diese Daten werden von den Zollbehörden an der ersten Eingangszollstelle in der EU für Zwecke der Sicherheit in der Zivilluftfahrt unter Verwendung des neuen Einfuhrkontrollsystems (ICS2) analysiert.

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Risikoanalyse von PLACI können spezifische Abhilfemaßnahmen zur Gewährleistung der Luftsicherheit erforderlich werden, wozu gegebenenfalls auch die Herausgabe einer „Do-not-load“-Anweisung oder -Verweisung gehört. Diese Maßnahmen müssen von den Wirtschaftsakteuren, die in der Lieferkette für in die Union beförderte Fracht tätig sind, angewendet werden, bevor die Sendung an Bord eines in die EU gehenden Fluges verladen wird.

Im Jahr 2024 wurden rund 141 Millionen PLACI-Anmeldungen registriert. Diese Anmeldungen führten zu etwa 1400 Kontrollanträgen (Requests For Screening, RFS), jedoch wurde in keinem Fall eine Nichtverladung der Waren gefordert. Die meisten davon betrafen Expresssendungen, gefolgt von Post- und allgemeinen Luftfrachtsendungen.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>

5. INSPEKTIONEN UND ANDERE TÄTIGKEITEN FÜR DAS COMPLIANCE-MONITORING

5.1 Allgemeines

Mit der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 sollen unrechtmäßige Eingriffe im Zusammenhang mit der Zivilluftfahrt zum Schutz von Personen und Gütern verhindert werden. Gemäß dieser Verordnung sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, regelmäßig zu überwachen, inwieweit Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und andere Stellen die gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit einhalten, und dafür zu sorgen, dass Mängel rasch erkannt und behoben werden. Die vom Gesetzgeber der Kommission zugewiesene Rolle besteht indes darin, die wirksame Umsetzung dieser rechtlichen Anforderung durch die EU-/EWR-Mitgliedstaaten⁹ zu überwachen.

Nach Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 ist die Kommission verpflichtet, Inspektionen durchzuführen und gegebenenfalls Empfehlungen zur Verbesserung der Luftsicherheit auszusprechen. Damit die Kommission diese Überwachung gewährleisten kann, erstreckt sich ihr Aufsichtssystem auf die Tätigkeiten der Mitgliedstaaten bei der Aufstellung, Fortentwicklung und Anwendung wirksamer nationaler Programme für die Sicherheit und Qualitätskontrolle in der Zivilluftfahrt.

Für das Compliance-Monitoring betreibt die Kommission ein zweistufiges System, d. h. sie führt eigene Inspektionen durch, ergänzt durch die Bewertung der Jahresberichte der Mitgliedstaaten über deren nationale Überwachungstätigkeiten.

Seit 2010 liegt die im Rahmen der Kommissionsinspektionen ermittelte Compliance-Quote konstant bei etwa 80 %. Die wirksame Umsetzung einiger Maßnahmen lässt jedoch Spielraum für Verbesserungen und erfordert kontinuierliche Anstrengungen der Interessenträger aus der Industrie, der zuständigen Behörden und der Kommission.

5.2 Häufigkeit und Umfang der Inspektionen

Die Kommission führt Inspektionen der Luftsicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten („zuständige Behörden“ im Sinne von Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008) und Inspektionen von Flughäfen, Betreibern und Stellen durch, die Luftsicherheitsstandards anwenden.

Anzahl, Häufigkeit und Umfang dieser Inspektionen sind in der Strategie der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE) zur Überwachung der Umsetzung der EU-Luftsicherheitsstandards festgelegt. Darin werden folgende Elemente berücksichtigt: der Umfang des Luftverkehrs in den einzelnen Mitgliedstaaten, eine repräsentative Stichprobe je nach Art des an dem betreffenden

⁹ Europäischer Wirtschaftsraum: 27 EU-Mitgliedstaaten, Norwegen, Island und die Schweiz. Für die Durchführung von Luftsicherheitsinspektionen in Norwegen und Island ist die EFTA-Überwachungsbehörde (EÜB) zuständig. In der Schweiz führt die Kommission Luftsicherheitsinspektionen auf der Grundlage eines bilateralen Abkommens durch.

Flughafen durchgeführten Flugbetriebs, der Grad der Einhaltung der Luftsicherheitsverordnungen, die Ergebnisse vorheriger Inspektionen der Kommission, Bewertungen der jährlichen nationalen Qualitätskontrollberichte, Sicherheitsvorfälle (unrechtmäßige Eingriffe), Bedrohungslagen sowie weitere Faktoren und Bewertungen.

Damit sich die Kommission vom Grad 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 überprüft, und zwar entweder durch eine Inspektion seiner zuständigen Behörde oder durch eine Inspektion von mindestens einem seiner Flughäfen.

Darüber hinaus wird die Anwendung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit in einem Zyklus von fünf Jahren überprüft, indem mindestens 15 % aller EU-Flughäfen, die unter die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 fallen, einschließlich des nach Fluggastaufkommen größten Flughafens in jedem einzelnen Mitgliedstaat, ausgewählt werden. Die von der Kommission durchgeführten Inspektionen auf ausgewählten Flughäfen stellen einen wichtigen Indikator für den allgemeinen Grad der Compliance in jedem Mitgliedstaat dar.

5.3 Verfahren und Methodik für die Durchführung von Inspektionen

In der Verordnung (EU) Nr. 72/2010 der Kommission¹⁰ sind Verfahren für die Durchführung von Luftsicherheitsinspektionen der Kommission festgelegt. Sie enthält unter anderem Bestimmungen zur Qualifikation und zu den Befugnissen der Kommissionsinspektoren¹¹.

Die Methodik für die Durchführung dieser Inspektionen wurde in enger Zusammenarbeit mit den Luftsicherheitsbehörden der Mitgliedstaaten ausgearbeitet und beruht auf der Überprüfung der wirksamen Umsetzung der Sicherheitsmaßnahmen.

5.4 Von der Kommission durchgeführte Inspektionen

Der Kommission stand ein Team von acht in Vollzeit beschäftigten Luftsicherheitsinspektoren zur Verfügung, das durch einen Pool von rund 80 nationalen Auditoren unterstützt wurde, die von den Mitgliedstaaten ernannt wurden und die sich für den Einsatz bei Kommissionsinspektionen qualifiziert haben.

Die Einbeziehung nationaler Auditoren in Kommissionsinspektionen trägt auch zu einem System der gegenseitigen Begutachtung bei und sorgt dafür, dass Methoden und

¹⁰ Verordnung (EU) Nr. 72/2010 der Kommission vom 26. Januar 2010 zur Festlegung von Verfahren für die Durchführung von Luftsicherheitsinspektionen der Kommission (ABl. L 23 vom 27.1.2010, S. 1).

¹¹ Siehe Artikel 4 und 5.

bewährte Verfahren in den Mitgliedstaaten und assoziierten Ländern verbreitet werden¹².

5.4.1 Inspektionen der zuständigen nationalen Behörden

Durch die Inspektionen der zuständigen Behörden soll überprüft werden, ob die Mitgliedstaaten über die notwendigen Mittel – darunter ein nationales Qualitätskontrollprogramm, die erforderlichen rechtlichen Befugnisse und geeignete Ressourcen – verfügen, damit sie die EU-Rechtsvorschriften zur Luftsicherheit angemessen umsetzen können.

Im Rahmen ihres sechsten Zyklus von Inspektionen der zuständigen Behörden führte die Kommission im Jahr 2024 fünf Inspektionen durch. Die im Jahr 2024 inspizierten Mitgliedstaaten haben ihre nationalen Luftsicherheitsprogramme an die EU-Rechtsvorschriften angepasst, ihre zuständigen Behörden mit den erforderlichen Durchsetzungsbefugnissen für das Monitoring und die Durchsetzung aller Anforderungen der Verordnung und deren Durchführungsrechtsakte ausgestattet, sichergestellt, dass eine ausreichende Anzahl von Auditoren für das Compliance-Monitoring zur Verfügung steht, und die meisten Anforderungen in Bezug auf Sicherheitsschulungen umgesetzt.

Die Inspektionen haben jedoch gezeigt, dass in den folgenden Bereichen zusätzliche Anstrengungen erforderlich sind: laufende Aktualisierung der nationalen Luftsicherheitsprogramme entsprechend den legislativen Änderungen und klare Festlegung der Verantwortlichkeiten für die Umsetzung der gemeinsamen Grundstandards; Gewährleistung der vollständigen Entsprechung der Sicherheitsprogramme von Flughäfen, Betreibern und zuständigen Stellen mit den Unionsvorschriften und den nationalen Luftsicherheitsprogrammen und deren Monitoring; Standardisierung der Zertifizierung und erneuten Zertifizierung von Bedienern von Röntgengeräten auf nationaler Ebene; vollständige Entwicklung der Ausbildung auf dem Gebiet der Cybersicherheit; vollständige Umsetzung der Methodik, die für die Durchführung von Inspektionen erforderlich ist, und der in die Berichterstattung über das nationale Compliance-Monitoring aufzunehmenden Elemente sowie Erfüllung der Anforderungen im Zusammenhang mit der Berichterstattung (z. B. fristgerechte Einreichung der Berichte und abschließende Schreiben usw.). Darüber hinaus wurden in einigen Mitgliedstaaten bestimmte Aufgaben aufgrund einer unzureichenden Aufgabenzuweisung nicht vollständig erfüllt. Dazu gehörte das Monitoring von Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und einigen Stellen mit Verantwortung für die Sicherheit sowie ihrer jeweiligen Sicherheitsprogramme. Darüber hinaus deckten die Behörden bei der Durchführung von Inspektionen nicht systematisch das gesamte Spektrum der unmittelbar damit verbundenen Sicherheitsmaßnahmen ab oder führten nicht in allen erforderlichen Bereichen Tests

¹² Anhang 1 enthält eine Tabelle mit einer zusammenfassenden Aufstellung aller Tätigkeiten der Kommission und der EÜB zur Überwachung der Einhaltung im Jahr 2024.

durch. Überprüfungen vor Ort an Flughäfen ergaben, dass die Wirksamkeit der nationalen Überwachungstätigkeiten in allen kontrollierten Mitgliedstaaten noch weiter verbessert werden könnte.

5.4.2 Erstinspektionen von Flughäfen

Im Jahr 2024 führte die Kommission 17 Erstinspektionen von Flughäfen durch, um zu überprüfen, ob die jeweilige zuständige Behörde die wirksame Umsetzung der Luftsicherheitsmaßnahmen angemessen überwacht und in der Lage ist, potenzielle Mängel rasch zu erkennen und zu beheben. Die von den Kommissionsinspektoren festgestellten Mängel müssen innerhalb einer festgelegten Frist behoben werden. Die Inspektionsberichte werden allen Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt.

Nach dem fünfzehnten Jahr der Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 spiegeln die Inspektionsergebnisse die Bemühungen der zuständigen Behörden und der Branche wider. Ein Großteil der Sicherheitsanforderungen wurde korrekt umgesetzt. Bei den Inspektionen wurden jedoch Bereiche aufgezeigt, in denen bei der wirksamen Umsetzung einiger Maßnahmen Verbesserungsbedarf besteht, z. B. bei der Kontrolle (Screening) und der Zugangskontrolle zu Sicherheitsbereichen, den Sicherheitskontrollen für Lieferungen sowie bei der Cybersicherheit.

5.4.3 Folgeinspektionen

Nach Artikel 13 der Verordnung (EU) Nr. 72/2010 führt die Kommission routinemäßig eine begrenzte Anzahl von Folgeinspektionen durch. Solche Inspektionen werden angesetzt, wenn bei der Erstinspektion mehrere schwere Mängel festgestellt wurden. Sie werden aber auch stichprobenartig durchgeführt, um zu überprüfen, ob die zuständigen Behörden über die erforderlichen Befugnisse verfügen, um die Behebung von Mängeln innerhalb festgelegter Fristen zu verlangen. Im Jahr 2024 wurden vier Folgeinspektionen durchgeführt.

5.5 Bewertungen der jährlichen Qualitätskontrollberichte der Mitgliedstaaten

Nach Nummer 18 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 müssen die Mitgliedstaaten der Kommission jährlich Bericht über die zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen getroffenen Maßnahmen sowie über die Luftsicherheitslage auf den Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet erstatten.

Zusätzlich zu ihren eigenen regelmäßigen Inspektionen stellt die Bewertung dieser Berichte für die Kommission ein Mittel dar, um die Umsetzung nationaler Qualitätskontrollmaßnahmen genau zu verfolgen. Dadurch wiederum können Mängel in jedem Mitgliedstaat rasch erkannt und behoben werden.

Im Rahmen der Bewertung wird Folgendes analysiert: das regelmäßige Monitoring von Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und anderen Stellen, die Verantwortung für Luftsicherheitsmaßnahmen tragen, sowie der Zeitraum, den die Auditoren vor Ort

verbringen, der Umfang und die Häufigkeit einer geeigneten Kombination von Tätigkeiten für das Compliance-Monitoring, der Grad der Compliance durch die einzelnen Mitgliedstaaten, Folgemaßnahmen und die Wahrnehmung von Durchsetzungsbefugnissen.

Die Qualität der von den Mitgliedstaaten vorgelegten Jahresberichte und Informationen bleibt konstant, und im Jahr 2024 wurde eine weitere Harmonisierung erreicht.

Den Mitgliedstaaten wurde eine formelle umfassende Bewertung übermittelt, in der gegebenenfalls Vorschläge zur Verbesserung oder gezielteren Ausrichtung der nationalen Bemühungen unterbreitet wurden.

5.6 Bewertung von Flughäfen in Drittländern

Die Kommission führt im Rahmen von One-Stop-Sicherheitsvereinbarungen zwischen der EU und Drittländern Bewertungen durch, um zu überprüfen, ob das Niveau der Umsetzung bestimmter Sicherheitsmaßnahmen in diesen Drittländern weiterhin dem Niveau der Umsetzung der EU-Rechtsvorschriften im Bereich der Luftsicherheit gleichwertig ist. Im Jahr 2024 wurden drei Bewertungen in den Vereinigten Staaten, Montenegro bzw. Singapur durchgeführt.

5.7 Fälle nach Artikel 15 und gerichtliche Verfahren

Werden die bezüglich der Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen auf einem Flughafen festgestellten Mängel als so schwer erachtet, dass erhebliche Auswirkungen auf die Gesamtsicherheit 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 die zuständigen Behörden aller Mitgliedstaaten über die Situation unterrichtet werden und dass von diesem Artikel 15 unterliegenden Flughafen ankommende Flüge wie aus einem Drittland ankommende Flüge behandelt werden, was die Verpflichtung für die Empfangsflughäfen nach sich zieht, ausgleichende Sicherheitsmaßnahmen in Bezug auf ankommende Transitfluggäste und deren Gepäck sowie die Luftfahrzeuge zu treffen, mit denen diese angekommen sind. Im Jahr 2024 gab es keinen Fall, in dem dieses Verfahren eingeleitet wurde.

Darüber hinaus hat die Kommission die Möglichkeit, ein Vertragsverletzungsverfahren nach Artikel 258 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union einzuleiten, insbesondere in Fällen, in denen Mängel über einen längeren Zeitraum nicht behoben werden oder erneut auftreten. Im Jahr 2024 wurde kein derartiges Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet.

6. SITZUNGEN UND VERANSTALTUNGEN

Die Kommission organisierte am 2. Mai 2024 die zweite Konferenz zur Cybersicherheit im Verkehr, die alle Verkehrsträger abdeckte. Auf der Veranstaltung wurde eine Bestandsaufnahme der Entwicklungen seit der ersten Konferenz zur

Cybersicherheit im Verkehrsbereich im Jahr 2019 vorgenommen, um verbleibende Lücken zu identifizieren, den Austausch von Verfahren und Ideen zwischen den verschiedenen Gemeinschaften zu fördern und die sich wandelnden Bedrohungen für die Cybersicherheit im Verkehrssektor anzugehen.

Die Kommission hat im Februar 2024 die Untergruppe für Cybersicherheit in der Luftfahrt eingesetzt und eine Reihe strukturierter Plenarsitzungen und gesonderter Taskforce-Sitzungen eingeleitet, die auf dem von der Arbeitsgruppe für Cybersicherheit in der Luftfahrt erteilten Mandat aufbauen. Ziel war es, die Zusammenarbeit zwischen den für Flugsicherheit, Luftsicherheit und Cybersicherheit zuständigen Behörden zu fördern, um die Angleichung und Einhaltung der NIS-2-Richtlinie¹³ und der luftfahrtspezifischen Vorschriften zu erleichtern. Außerdem ging es darum, etwaige Lücken oder Überschneidungen bei den Cybersicherheitsanforderungen zu vermeiden und den administrativen und operativen Aufwand auf das Nötigste zu beschränken.

Die Kommission und die US-Verkehrssicherheitsbehörde (Transportation Security Administration, TSA) veranstalteten im November 2024 in Dublin (Irland) den zweiten Luftfrachtsicherheitsgipfel USA-EU. Die Zusammenkunft bot die Gelegenheit, Bedrohungen und Risiken für die Luftfracht zu ermitteln und gemeinsam Minderungsstrategien umzusetzen.

Um den Mitgliedstaaten Rückmeldungen über die Inspektionen zu geben, die Transparenz zu fördern und die Methoden des Compliance-Monitoring zu harmonisieren, veranstaltete die Kommission im Oktober 2024 die jährliche Sitzung und eine Schulung der nationalen AVSEC-Inspektoren.

7. INTERNATIONALER DIALOG

7.1 Allgemeines

Die Kommission hat weiterhin einen Beitrag zur globalen Sicherheit in der Luftfahrt geleistet und stand hierfür im Kontakt mit internationalen Gremien wie der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) und wichtigen Handelspartnern und arbeitete eng mit den Mitgliedstaaten zusammen, um für eine Abstimmung der Standpunkte der EU zu sorgen. Des Weiteren fanden Dialoge mit bestimmten Drittländern wie den USA, Kanada, Australien, Singapur und dem Vereinigten Königreich statt.

¹³ Richtlinie (EU) 2022/2555 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über Maßnahmen für ein hohes gemeinsames Cybersicherheitsniveau in der Union, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 und der Richtlinie (EU) 2018/1972 sowie zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2016/1148 (NIS-2-Richtlinie).

7.2 Internationale Gremien

Die EU nahm als Beobachterin aktiv an der jährlichen Sitzung des ICAO-Luftsicherheitsausschusses (AVSECP/35), die vom 22. bis 26. April 2024 stattfand, sowie an der dritten Sitzung des ICAO-Gremiums für Cybersicherheit (CYSECP/3), die vom 3. bis 7. Juni 2024 stattfand, teil.

7.3 Drittländer

Im Rahmen der die Luftsicherheit betreffenden Beziehungen zu den Vereinigten Staaten ist die Gruppe für die Zusammenarbeit zwischen der EU und den USA im Bereich der Luftsicherheit (Transportation Security Cooperation Group, TSCG) bestrebt, die Zusammenarbeit in mehreren Bereichen von beiderseitigem Interesse zu fördern. Sie gewährleistet die fortlaufende Umsetzung der One-Stop-Sicherheitsvereinbarungen und die gegenseitige Anerkennung der jeweiligen Luftfracht- und Luftpostregelungen der EU und der USA. Die 33. Sitzung der TSCG fand am 10. und 11. September 2024 statt.

In Anwendung des Artikels 435 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich gewährleistet die Zusammenarbeit zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich im Bereich der Luftsicherheit die Zusammenarbeit in Fragen der Luftsicherheit, den Informationsaustausch, die Erörterung und den Austausch bewährter Verfahren sowie die Entwicklung von Kooperationsvereinbarungen zwischen technischen Experten. Die vierte Sitzung im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich im Bereich der Luftsicherheit fand am 15. Mai und die fünfte Sitzung am 31. Oktober 2024 statt.

Im Einklang mit dem Unionsrecht traf die Kommission One-Stop-Sicherheitsvereinbarungen, nach denen die in einigen Drittländern oder auf Flughäfen von Drittländern geltenden Sicherheitsstandards als den EU-Standards¹⁴ gleichwertig anerkannt werden. Die Gespräche mit Japan über das One-Stop-Sicherheitssystem wurden fortgesetzt, doch aufgrund der Unterschiede zwischen den angewandten Regelungen war es bislang nicht möglich, hier Fortschritte zu erzielen. Im Jahr 2024 wurden keine neuen One-Stop-Sicherheitsvereinbarungen geschlossen.

Im Bereich des Kapazitätsaufbaus wurde das von der Europäischen Kommission mit 8 Mio. EUR finanzierte und von der ECAC durchgeführte Projekt für die Sicherheit der Zivilluftfahrt in Afrika, Asien und im Nahen Osten (CASE II) im Jahr 2024 fortgesetzt. Zu den Maßnahmen, die von Luftsicherheitsexperten durchgeführt wurden, gehörten

¹⁴ Die EU hat One-Stop-Sicherheitsvereinbarungen mit den USA, Kanada, Singapur, Montenegro, Serbien und dem Vereinigten Königreich geschlossen.

Workshops, Webinare und bilaterale Maßnahmen in den Ländern¹⁵. Das übergeordnete Ziel des Projekts CASE II besteht darin, der Bedrohung der Zivilluftfahrt durch den Terrorismus entgegenzuwirken, indem Partnerschaften mit Staaten in den drei Regionen eingegangen werden, um deren Systeme für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt zu stärken¹⁶.

8. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Luftfrachtvorfälle vom Juli 2024 haben die ernstesten Risiken für die Luftfahrt deutlich gemacht. Verkehrsunternehmen können sowohl Ziele als auch Instrumente für böswillige Akteure sein. Die bestehenden Rechtsinstrumente der EU haben zwar die Luftsicherheit verbessert, doch müssen bei einem hohen Bedrohungsniveau Mittel für einen raschen Informationsaustausch und eine rasche Reaktion je nach Bedarf zur Verfügung stehen.

Die Kommission arbeitet mit den Mitgliedstaaten daran, die bestehenden Durchführungsvorschriften im Bereich der Luftsicherheit im Hinblick auf den Austausch von Verschlussachen über Ereignisse im Bereich der Luftsicherheit zu ändern. Die kontinuierlichen Bemühungen zur Verschärfung der Luftsicherheitsstandards beinhalten auch eine Verschärfung der Rechtsvorschriften zur Luftsicherheit, damit unter Aufrechterhaltung des One-Stop-Sicherheitsbereichs auf EU-Flughäfen Sofortmaßnahmen ergriffen werden können.

Eine Grundvoraussetzung für eine florierende gewerbliche Luftfahrt ist es, den sicheren Luftfahrtbetrieb in der Luft und am Boden zu gewährleisten. Ein optimales Regulierungssystem für die Luftsicherheit kombiniert Innovation mit Stabilität und hält stets das höchste Sicherheitsniveau aufrecht. Im Jahr 2024 hat die Kommission in enger Zusammenarbeit mit sowohl Regulierungsbehörden als auch Interessenträgern des

¹⁵ Im Jahr 2024 erreichten Umfang und Vielfalt der seit Beginn des Projekts durchgeführten Aktivitäten mit insgesamt 77 Aktivitäten für die Partnerstaaten zugunsten von 1117 Teilnehmern einen Höchststand. Dies entspricht einem Anstieg um 15 % gegenüber der Gesamtzahl der im Jahr 2023 durchgeführten Aktivitäten und mehr als dem Doppelten der Anzahl der im Jahr 2022 durchgeführten Aktivitäten (35). Diese Aktivitäten umfassten 48 bilaterale Ausbildungsmaßnahmen, 17 multilaterale Ausbildungsmaßnahmen, sechs Mentoring-Aktivitäten, zwei regionale Workshops, einen interregionalen Workshop und die Finanzierung von drei APEX-Sicherheitsüberprüfungen. Seit Beginn des Projekts wurden insgesamt 208 Maßnahmen in den Ländern und remote durchgeführt. Davon wurden 177 in den jeweiligen Ländern selbst zugunsten von 83 Partnerstaaten und ECAC-/EU-Mitgliedstaaten erbracht. Zur Mobilisierung von Fachwissen wurden 30 Experten aus 14 ECAC-/EU-Mitgliedstaaten für 19 Aktivitäten (24 %) und 32 Experten aus 16 Zivilluftfahrtbehörden der Partnerstaaten für Ausbildungsmaßnahmen und Workshops freigestellt. Das Projektteam wurde zudem durch zwei abgeordnete Personen (eine aus Marokko und eine aus Kamerun) verstärkt.

¹⁶ Die Partnerstaaten werden auf der Grundlage objektiver Kriterien ausgewählt, z. B. der Bereitschaft/Fähigkeit des jeweiligen Staates, vollen Nutzen aus den im Rahmen des Projekts durchgeführten Maßnahmen zum Kapazitätsaufbau zu ziehen, oder der Tatsache, dass keine Überschneidungen mit anderen bilateralen oder multilateralen Initiativen zum Kapazitätsaufbau bestehen.

Sektors weiter daran gearbeitet, ein solches Luftsicherheitssystem sicherzustellen und zugleich aktuellen und künftigen Herausforderungen zu begegnen.