

Brüssel, den 13. Juli 2026
(OR. en)

11876/26

AVIATION 117

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	13. Juli 2026
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2026) 361 final
Betr.:	BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT JAHRESBERICHT 2025 ÜBER DIE UMSETZUNG DER VERORDNUNG (EG) NR. 300/2008 ÜBER GEMEINSAME VORSCHRIFTEN FÜR DIE SICHERHEIT IN DER ZIVILLUFTFAHRT

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument COM(2026) 361 final.

Anl.: COM(2026) 361 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 13.7.2026
COM(2026) 361 final

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

**JAHRESBERICHT 2025 ÜBER DIE UMSETZUNG DER VERORDNUNG (EG) NR.
300/2008 ÜBER GEMEINSAME VORSCHRIFTEN FÜR DIE SICHERHEIT IN DER
ZIVILLUFTFAHRT**

1. EINLEITUNG

Nach Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ 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 2025 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) (SWD(2023) 37 final) angekündigten Maßnahmen fort und legten den Schwerpunkt dabei auf Innovation, Technologie und eine neue Ausgangsbasis für die Luftsicherheit.

2. BEDROHUNGEN UND AUSBLICK

Die Kommission und die einschlägigen Agenturen haben gemeinsam mit den Mitgliedstaaten und anderen Interessenträgern nachhaltige Anstrengungen unternommen, um Sicherheitsbedrohungen für den Luftfahrtsektor, einschließlich hybrider Bedrohungen, zu überwachen und dagegen vorzugehen. Ziel dieser Bemühungen war es, ein wirksames Risikomanagement zu gewährleisten. Zu diesem Zweck bereitete die Kommission im Jahr 2025 eine Änderung der Rechtsvorschriften vor, um einen effizienteren Mechanismus für den Austausch von Informationen über Ereignisse in Bezug auf die Luftsicherheit zu schaffen.

2.1 Terrorismus und hybride Bedrohungen

Die terroristische Bedrohung, der die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten ausgesetzt sind, besteht nach wie vor. Sie entwickelt sich weiter, wird immer komplexer und ist durch Dezentralisierung, ideologische Diversifizierung und eine starke Abhängigkeit von digitalen Ökosystemen gekennzeichnet. Die tödlichste Bedrohung stellen nach wie vor dschihadistische Netzwerke dar, deren Entwicklung stark von den anhaltenden Konflikten im Nahen Osten beeinflusst wird. Gleichzeitig haben destabilisierende interne und externe Ereignisse zur Verschärfung der Radikalisierung, zu verstärkten Spannungen und zu gesellschaftlicher Polarisierung beigetragen, wodurch Terrorismus und gewaltbereiter Extremismus in der gesamten Union befördert werden könnten. Digitale Plattformen nehmen dabei eine Schlüsselrolle ein, da sie Radikalisierung und Anwerbung sowie die Verbreitung von Propaganda ermöglichen. In einem zunehmend fragmentierten und volatilen Kontext vernetzen sich einzelne

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).

terroristische und gewaltbereite extremistische Akteure über Ideologie oder Gruppenzugehörigkeit hinaus und stacheln sich gegenseitig auf.

Der Einfluss der Konflikte im Nahen Osten hat sich auf den hybriden Bedrohungsraum ausgeweitet, indem Konfliktnarrative in Desinformationskampagnen und Online-Polarisierungsbemühungen ausgenutzt wurden.

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 zu einer zunehmend hybriden Bedrohung der inneren Sicherheit der EU geführt.

2.2 Cybersicherheit

2.2.1 Allgemeines

Im Jahr 2025 wurden rund 9 200 Cybervorfälle gemeldet, von denen alle Kategorien von Interessenträgern in der Luftfahrt weltweit betroffen waren². Zu diesen Vorfällen gehörten Ransomware-Vorfälle, Verletzungen des Schutzes personenbezogener Daten, Kompromittierungen in der Lieferkette, hacktivistische Aktivitäten und Datenlecks, die sich gegen Luftfahrtunternehmen sowie Flughäfen und Flugsicherungsorganisationen richteten. Im Jahr 2025 kam es zu mehreren Vorfällen mit erheblichen Auswirkungen auf die Lieferkette des Luftverkehrs, wobei insbesondere der Angriff auf das MUSE-System von Collins Aerospace zu erwähnen ist, von dem mehrere große Flughäfen in Europa betroffen waren³.

Während Cyberkriminalität nach wie vor die größte Bedrohung darstellt, hat die geopolitische Dimension von Cyberbedrohungen zunehmend an Bedeutung gewonnen. Die anhaltenden Konflikte in der Ukraine und im Nahen Osten haben hacktivistische Aktivitäten weiter angefacht, wobei DDoS-Angriffe aufgrund der symbolischen

² EUROCONTROL/EATM-CERT 2026 report on cyber in aviation.

³ Als Folge des Angriffes musste auf diesen Flughäfen auf eine manuelle Bearbeitung zurückgegriffen werden, was zu langen Warteschlangen, Verspätungen und Annullierungen führte. Der Vorfall zeigt, wie kritische IT-Systeme in der Luftfahrt von großflächigen Ausfällen betroffen sein können, die sich rasch auf das gesamte europäische Flugnetz auswirken.

Sichtbarkeit unverhältnismäßig stark auf Flughäfen abzielen. Ebenso ist der Einsatz von künstlicher Intelligenz durch Akteure, von denen eine Cyberbedrohung ausgeht, immer offensichtlicher geworden.

Um eine kohärente und harmonisierte Umsetzung des EU-Rahmens für Cybersicherheit im gesamten Luftfahrtbereich zu unterstützen, konzentrierten sich die Bemühungen im Jahr 2025 auf eine größtmögliche Kohärenz zwischen horizontalen und sektoralen Vorschriften. So soll die Wirksamkeit erhöht, Doppelarbeit vermieden und der Aufwand für Betreiber und Verwaltungen verringert werden.

Die im Februar 2024 eingerichtete Untergruppe für Cybersicherheit in der Luftfahrt hat im Jahr 2025 zur Unterstützung einer kohärenten und harmonisierten Umsetzung des EU-Cybersicherheitsrahmens im gesamten Luftfahrtbereich ein unverbindliches Referenzdokument fertiggestellt, das von der NIS-Kooperationsgruppe validiert wurde.

2.2.2 Risikobewertung für Detektionsgeräte

In Zusammenarbeit mit den Luftsicherheits- und Zollbehörden der Mitgliedstaaten führte die Kommission gemäß Artikel 22 der NIS-2-Richtlinie eine Risikobewertung für Detektionsgeräte, einschließlich Ausrüstungen für Luftsicherheitskontrollen, durch. Die Risikobewertung umfasste Detektionsgeräte, die Software verwenden und/oder mit IKT-Systemen verbunden sind und die in Zoll-, Grenzbehörden, Flughäfen, Häfen und Grenzkontrollstellen eingesetzt werden.

Die Ergebnisse deuten auf unterschiedliche nationale Praktiken, eine starke Abhängigkeit von Lieferanten aus Drittländern sowie erhebliche Schwachstellen im Zusammenhang mit der Fernwartung und mit fehlenden harmonisierten Sicherheitsprotokollen hin. In der Bewertung werden 13 Risikoszenarien ermittelt, wobei folgende Hauptrisiken bestehen: übermäßige Abhängigkeit von einzelnen oder begrenzten Herstellern (Anbieterabhängigkeit, Hochrisikoanbieter); autorisierter/unbefugter Zugriff während der Wartung oder Installation (auch aus der Ferne); Schadsoftware, die Geräte, Datenintegrität und vernetzte Systeme beeinträchtigt. Die Risiken nehmen in vernetzten Umgebungen (Flughäfen, Häfen, EU-Zolldatenplattform) zu.

2.3 Drohnen

Drohnen gestalten die Zukunft der Wirtschaft und Gesellschaft der EU neu, was weitreichende Folgen für Verkehr, Handel und Dienstleistungen hat. Aufgrund der wachsenden Anzahl von Drohnen und ihrer steigenden technologischen Fähigkeiten, einschließlich Verbesserungen bei Geschwindigkeit, Agilität, Reichweite, Nutzlastkapazität und Sensorgenauigkeit sowie der Integration künstlicher Intelligenz, ist es von entscheidender Bedeutung, das mit ihrem Missbrauch verbundene Potenzial anzuerkennen. Um die Vorteile von Drohnen sowie deren legitime und rechtmäßige Nutzung auszuschöpfen, ist es daher von entscheidender Bedeutung, gegen die

Bedrohung vorzugehen, die sie in Form rechtswidriger, irregulärer oder böswilliger Aktivitäten darstellen, und diese Risiken zu mindern.

Vorfälle mit Drohnen unbekannten Ursprungs in der Nähe von Infrastrukturen, einschließlich Flughäfen, stellen eine besondere Herausforderung für die Bereitschaft und Fähigkeit der EU dar, künftige Vorfälle zu verhindern⁴. Die Präsenz von Drohnen in der Nähe erweiterter Schutzzonen gibt auch Anlass zur Sorge über Spionage, was zu einer angespannteren Sicherheitslage führt. Als Reaktion darauf hat die Kommission im Jahr 2025 einen Aktionsplan zur Drohnen- und Drohnenabwehrsicherheit ausgearbeitet, mit dem der Ansatz der Prävention, Erkennung und Reaktion gestärkt werden sollte, um die von Drohnen ausgehende Bedrohung zu mindern und die Fähigkeit der Union zu stärken, auf Vorfälle zu reagieren.

3. RISIKOBEWERTUNGEN

3.1 Konfliktgebiete

Das EU-Warnsystem für Konfliktgebiete führte weiterhin regelmäßige vierteljährliche Risikobewertungen durch, die von der EU-Arbeitsgruppe für die integrierte Bewertung von Luftsicherheitsrisiken geleitet wurden, welcher die EU-Mitgliedstaaten, das EU INTCEN und die EASA angehören. Ziel des Systems ist es, den rechtzeitigen Austausch von Risikobewertungen im Zusammenhang mit Konfliktgebieten, die Einfluss auf die Zivilluftfahrt der EU haben, zu erleichtern, und so eine wirksame Risikominderung zu ermöglichen. Bei Bedarf werden Ad-hoc-Sitzungen einberufen, um auf dringende Angelegenheiten zu reagieren.

Die Arbeitsgruppe hielt im Jahr 2025 vier vierteljährliche Sitzungen und fünf dringende Ad-hoc-Sitzungen ab. Es fanden vier Vorbereitungssitzungen mit Luftfahrtunternehmen und Verbänden von Luftfahrtunternehmen aus der EU statt. Dies führte zur Veröffentlichung von zwei neuen Informationsblättern über Konfliktgebiete (CZIB) der EASA, zur Rücknahme von vier CZIB sowie zur Aktualisierung der verbleibenden CZIB⁵.

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

⁴ Im Jahr 2025 wurden beispielsweise in Kopenhagen, München, Berlin und Brüssel Flugunterbrechungen aufgrund von Drohnen gemeldet.

⁵ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>.

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 2025 durch die Durchführungsverordnung (EU) 2025/920 der Kommission geändert⁶. Durch Letztere wurden Änderungen vorgenommen, mit denen die detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards im Bereich der Sicherheit von Luftfracht und Luftpost verschärft werden, wodurch für eine stärkere Resilienz und eine angemessene Eindämmung neuer Bedrohungen gesorgt werden soll. Ziel war es, die Prävention und Erkennung von unkonventionellen Sprengvorrichtungen und unkonventionellen Brandvorrichtungen durch die Umsetzung von Maßnahmen zu verbessern, mit denen die Sichtbarkeit von Informationen und Daten über Luftfracht und Luftpost erleichtert, die Kompetenzen und Fähigkeiten des Sicherheitspersonals gestärkt und die Trennung bestimmter Waren während der Übernahme vor dem Verladen an Bord des Luftfahrzeugs sichergestellt werden.

Außerdem wurden Änderungen an den Luftsicherheitsmaßnahmen in den Bereichen Ausbildung, Zertifizierung und erneute Zertifizierung von Sicherheitspersonal sowie im Bereich der Routineprüfung von Sicherheitsausrüstung vorgenommen. Einige Flughäfen⁷ wurden von der Liste der Drittländer entfernt, die anerkanntermaßen Sicherheitsstandards anwenden, die den gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit gleichwertig sind.

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 2025 enthielt die Datenbank rund 40 000 Datensätze von reglementierten Beauftragten, bekannten Versendern, bekannten Lieferanten von Flughafenlieferungen, unabhängigen Validierungsprüfern, ACC3-Luftfahrtunternehmen, reglementierten

⁶ Weitere Einzelheiten in Anhang 2.

⁷ Der Flughafen Kangerlussuaq in Grönland, die Flughäfen Guernsey, Isle of Man und Jersey im Vereinigten Königreich sowie der Ben-Gurion-Flughafen in Israel.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>.

Lieferanten, reglementierten Beauftragten und bekannten Versendern aus Drittländern sowie Sicherheitsausrüstungen, Flughäfen und Nutzern. Ihre Verfügbarkeitsquote lag bei 99,95 %, was bedeutet, dass sie im Jahr 2025 für eine Dauer von etwas mehr als 4 Stunden 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 2025 wurden rund 146 Millionen PLACI-Anmeldungen registriert. Diese Anmeldungen führten zu etwa 990 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.

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.

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.

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 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. 72/2010¹⁰ der Kommission 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 sieben in Vollzeit beschäftigten Luftsicherheitsinspektoren zur Verfügung, das durch einen Pool von rund 70 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 bewährte Verfahren in den Mitgliedstaaten und assoziierten Ländern verbreitet werden¹².

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 2025 die jährliche Sitzung und eine Schulung der nationalen Auditoren.

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 siebten Zyklus von Inspektionen der zuständigen Behörden führte die Kommission im Jahr 2025 Inspektionen in sieben Mitgliedstaaten durch.

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.

¹² Anhang 1 enthält eine Tabelle mit einer zusammenfassenden Aufstellung aller Tätigkeiten der Kommission und der EÜB zur Überwachung der Einhaltung im Jahr 2025.

Die nationalen Luftsicherheitsprogramme der Mitgliedstaaten, die im Jahr 2025 Inspektionen unterzogen wurden, stimmten mit den Gesetzesänderungen überein. Es wurde festgestellt, dass auch die meisten nationalen Qualitätskontrollprogramme vollständig mit der Verordnung (EU) Nr. 18/2010 der Kommission im Einklang stehen. In allen Mitgliedstaaten waren Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und Stellen mit Verantwortung für die Sicherheit mit bestimmten Herausforderungen konfrontiert, wenn es um die Aktualisierung und Aufrechterhaltung von Sicherheitsprogrammen im Einklang mit den Rechtsvorschriften der Union und den nationalen Luftsicherheitsprogrammen sowie um deren Überwachung ging.

Die Anforderungen an die Einstellung, Ausbildung, Zulassung und/oder Zertifizierung, die Qualifikation von Ausbildern und gegebenenfalls unabhängigen Validierungsprüfern wurden größtenteils in nationale Ausbildungsprogramme der inspizierten Mitgliedstaaten umgesetzt. Verbesserungsbedarf besteht jedoch noch bei der Standardisierung der Zertifizierung und erneuten Zertifizierung von Bedienern von Röntgengeräten.

In einigen Mitgliedstaaten hielten die zuständigen Behörden die festgelegten Häufigkeiten und Anwendungsbereiche für die Überwachung von Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und einigen Stellen mit Verantwortung für die Sicherheit nicht immer ein. Darüber hinaus wurden in einigen Fällen nicht genügend Tests in allen erforderlichen Bereichen durchgeführt. Die Kommission stellte außerdem fest, dass die Umsetzung der für die Inspektionen erforderlichen Methodik in Bereichen wie der Berichterstattung über das nationale Compliance-Monitoring, der Harmonisierung der Berichterstattung über die Testergebnisse, der von der Inspektion abgedeckten, unmittelbar verbundenen Sicherheitsanforderungen¹³ und der Compliance-Einstufung verbessert werden muss.

Alle Mitgliedstaaten haben ihre zuständigen Behörden mit den erforderlichen Durchsetzungsbefugnissen für das Monitoring und die Durchsetzung aller Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und deren Durchführungsrechtsakte ausgestattet, und die meisten von ihnen haben sichergestellt, dass eine ausreichende Anzahl von Auditoren für das Compliance-Monitoring zur Verfügung steht. Schließlich ergaben Vor-Ort-Überprüfungen an Flughäfen, dass es in Bezug auf die Wirksamkeit der nationalen Überwachungstätigkeiten in allen inspizierten Mitgliedstaaten weiterhin Verbesserungsbedarf gibt.

5.4.2 Erstinspektionen von Flughäfen

Im Jahr 2025 führte die Kommission 12 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

¹³ Dabei handelt es sich um jeweils zwei oder mehr Anforderungen, die so eng miteinander verbunden sind, dass die Wirksamkeit einer Anforderung ohne Berücksichtigung der anderen nicht angemessen bewertet werden kann.

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 sechzehnten 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 wird weiterhin korrekt umgesetzt. Im Rahmen der Inspektionen wurden jedoch Bereiche aufgezeigt, in denen noch weitere Verbesserungen erzielt werden können. Dazu gehören Zugangskontrollen, Kontrollen, Cybersicherheit, Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchungen, Sicherheitskontrollen für Lieferungen sowie die Umsetzung von Verfahren im Zusammenhang mit Zertifizierungen.

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 2025 wurden keine 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 2025 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 2025 wurden drei Bewertungen in den Vereinigten Staaten, den Färöern bzw. dem Vereinigten Königreich 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 2025 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 2025 wurde kein derartiges Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet.

6. INTERNATIONALER DIALOG

6.1 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) und der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) und arbeitete eng mit den Mitgliedstaaten zusammen, um für eine Abstimmung der Standpunkte der EU zu sorgen. Es fanden auch Dialoge mit wichtigen gleich gesinnten Partnern wie dem Vereinigten Königreich, den Vereinigten Staaten, Kanada, Australien und Singapur statt.

6.2 Internationale Gremien

Die EU nahm als Beobachterin aktiv an der jährlichen Sitzung des ICAO-Luftsicherheitsausschusses (AVSECP/36), die vom 7. bis 11. April 2025 stattfand, sowie an der vierten Sitzung des ICAO-Gremiums für Cybersicherheit (CYSECP/4), die vom 2. bis 6. Juni 2025 stattfand, teil.

Die Ergebnisse der 42. ICAO-Versammlung vom 23. September bis 3. Oktober 2025 zu Fragen der Sicherheit, des Cyberraums und hinsichtlich Konfliktgebieten spiegelten die erklärten Ziele der EU wider. Dazu gehörten eine neue EntschlieÙung der ICAO-Versammlung zu Konfliktgebieten, eine überarbeitete EntschlieÙung zur Luftsicherheit, in der auf sich wandelnde Bedrohungen, auch durch raffinierte Akteure, Bezug genommen und verstärkte Anstrengungen zur Sicherung des Luftfracht- und des Postsystems gefordert werden; eine überarbeitete EntschlieÙung zur Cybersicherheit, in der auf Cyberbedrohungen eingegangen und betont wird, dass Cyberrisiken ganzheitlich angegangen werden müssen; und die Zustimmung des Plenums zu dem Vorschlag der Europäischen Gruppe, eine hochrangige Luftsicherheitskonferenz zu organisieren.

6.3 Drittländer

In Anwendung des Artikels 435 des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich umfasst die Zusammenarbeit im Bereich der Luftsicherheit den Informationsaustausch, die Erörterung und den Austausch bewährter Verfahren sowie die Entwicklung von Kooperationsvereinbarungen zwischen technischen Experten. Die sechste Sitzung im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich im Bereich der Luftsicherheit fand am 1. April und die siebte Sitzung am 17. Oktober 2025 statt.

Die Gruppe für die Zusammenarbeit zwischen der EU und den USA im Bereich der Luftsicherheit (Transportation Security Cooperation Group, TSCG) ist 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. Im Jahr 2025 fand keine Sitzung der TSCG statt, die technische Zusammenarbeit wurde jedoch das ganze Jahr über fortgesetzt.

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

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

anerkannt werden. Im Jahr 2025 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 2025 fortgesetzt. Zu den Maßnahmen, die von Luftsicherheitsexperten durchgeführt wurden, gehörten 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.

7. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Damit die gewerbliche Luftfahrt erfolgreich sein kann, ist es von entscheidender Bedeutung, die Sicherheit des Flugbetriebs sowohl in der Luft als auch am Boden zu gewährleisten. Im Jahr 2025 ergriff die Europäische Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten wichtige Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die bestehenden Durchführungsvorschriften im Bereich der Luftsicherheit an die Entwicklung des Bedrohungs- und Risikoumfelds angepasst werden. Es wurden Maßnahmen zur Stärkung der Luftfrachtlieferkette angenommen und Vorschläge zur Einrichtung eines EU-Systems für die Meldung von Ereignissen im Bereich der Luftsicherheit und den rechtzeitigen Austausch von Sicherheitsinformationen zur Minderung neu auftretender Bedrohungen unterbreitet.

Ebenso wurde im Jahr 2025 die Arbeit an einer neuen Ausgangsbasis für die Luftsicherheit fortgesetzt, die das derzeitige und künftige technologische Potenzial in einer Weise voll ausschöpfen würde, die das höchste Sicherheitsniveau erreicht und gleichzeitig das Reiseerlebnis für die Fluggäste so weit wie möglich verbessert.

¹⁵ Vom 1. Januar bis zum 30. November 2025 (Datum der Einstellung) wurden im Rahmen des CASE II- Projekts 56 Aktivitäten (darunter 34 bilaterale Ausbildungsmaßnahmen, acht Mentoring-Aktivitäten, sechs multilaterale Aktivitäten, fünf regionale Workshops, zwei interregionale Workshops und ein Webinar) für 950 Teilnehmende durchgeführt, was eine hohe Durchführungsquote bis zum Ende des Projekts zeigt. Seit Beginn des Projekts wurden insgesamt 264 Maßnahmen in den Ländern und remote zugunsten von 89 Partnerstaaten und ECAC/EU-Mitgliedstaaten durchgeführt. Weitere Informationen zu CASE II: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/eu-ecac-case-ii-project>.

¹⁶ Die zur Auswahl der Partnerstaaten verwendete Methode beruht auf kumulativen Kriterien und bietet Verbesserungsmöglichkeiten, um sicherzustellen, dass relevante Faktoren wie das Ausmaß der Bedrohung, das Niveau der Sicherheitsmaßnahmen in den einzelnen Partnerstaaten und die Frage, ob diese Partnerstaaten Direktflüge in einen EU-Mitgliedstaat durchführen, berücksichtigt werden. Dieser Ansatz wurde mit einer regelmäßigen Koordinierung mit den Mitgliedstaaten oder anderen Durchführungsstellen kombiniert, um Doppelarbeit bei Initiativen zum Kapazitätsaufbau zu vermeiden und Synergien zu erhöhen.