



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 17. Oktober 2022
(OR. en)

13674/22
ADD 1

AVIATION 252

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Empfänger:	Generalsekretariat des Rates
Nr. Komm.dok.:	COM(2022) 529 final - ANNEX
Betr.:	ANHANG des BERICHTS DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT Das europäische Flugsicherheitsprogramm

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2022) 529 final - ANNEX.

Anl.: COM(2022) 529 final - ANNEX



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 17.10.2022
COM(2022) 529 final

ANNEX

ANHANG

des

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

Das europäische Flugsicherheitsprogramm

Inhaltsverzeichnis

1.	DIE EUROPÄISCHE FLUGSICHERHEITSPOLITIK SOWIE IHRE ZIELE UND RESSOURCEN.....	6
1.1.	Das europäische Flugsicherheitssystem.....	6
1.2.	Das europäische Flugsicherheitssystem und die ICAO	7
1.3.	Der Rechtsrahmen der Union für Flugsicherheit und Umweltschutz	8
1.3.1.	Struktur des Rechtsrahmens der Union für Flugsicherheit	8
1.3.2.	Verordnung (EU) 2018/1139 und zugehörige Vorschriften	14
1.3.3.	Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt.....	23
1.3.4.	Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt.....	23
1.3.5.	Liste der Europäischen Union von Luftfahrtunternehmen, gegen die in der EU eine Betriebsuntersagung ergangen ist	24
1.4.	Verantwortlichkeiten und Rechenschaftspflichten bezüglich der Flugsicherheit in der Europäischen Union.....	25
1.4.1.	Entscheidungsfindung in der Europäischen Union	25
1.4.2.	Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten bezüglich der Flugsicherheit innerhalb des europäischen Sicherheitssystems	26
1.5.	Untersuchung von Unfällen und Störungen.....	36
1.5.1.	Geltende Vorschriften	36
1.5.2.	Sicherheitsempfehlungen	36
1.5.3.	Zusammenarbeit mit anderen Stellen.....	37
1.6.	Durchsetzung.....	38
1.6.1.	Durchsetzung gegenüber den Mitgliedstaaten	38
1.6.2.	Durchsetzung gegenüber regulierten Organisationen der Branchen.....	39
2.	EUROPÄISCHES MANAGEMENT VON SICHERHEITSRISIKEN	41
2.1.	Sammlung, Analyse und Austausch von Sicherheitsdaten	43
2.2.	Management von Sicherheitsrisiken auf EU-Ebene: Das Verfahren zur Entwicklung und Aktualisierung des europäischen Plans für Flugsicherheit	44
2.2.1	Der europäische Plan für Flugsicherheit (EPAS): internationale Dimension	48
2.3.	Überwachung der Sicherheitsleistung.....	49
2.3.1	Vereinbarung zur Sicherheitsleistung von Organisationen.....	49
2.3.2	Sicherheitsleistung der Mitgliedstaaten	50
2.3.3	Der jährliche Sicherheitsbericht der EASA	51
2.4.	Für Behörden und Organisationen geltende Anforderungen an das Sicherheitsmanagement.....	52
3.	GEWÄHRLEISTUNG DER EUROPÄISCHEN FLUGSICHERHEIT	54
3.1	Sicherheitsaufsicht	54

3.1.1	Überwachung der Anwendung der Vorschriften in den Mitgliedstaaten.....	54
3.1.2	Aufsicht über zertifizierte Organisationen.....	54
3.2	Auf Sicherheitsdaten gestützte gezielte Aufsicht in Bereichen, die besonderes Augenmerk erfordern.....	55
3.2.1	Auf Sicherheitsdaten gestützte gezielte Überwachung der Mitgliedstaaten.....	55
3.2.2	Auf Sicherheitsdaten gestützte gezielte Aufsicht über die Branche.....	56
4.	FÖRDERUNG DER SICHERHEIT AUF EUROPÄISCHER EBENE.....	57
4.1	Tätigkeiten auf EU-Ebene.....	58
4.1.1	Kommunikation zur Sicherheit.....	58
4.2	Schulung auf EU-Ebene.....	59
	Abkürzungsverzeichnis.....	61

Tabelle 1.	Geltende Rechtsvorschriften der Europäischen Union in den Bereichen Flugsicherheit und Umweltschutz.....	9
------------	--	---

Tabelle 2.	Zuständige Behörden gemäß EU-Vorschriften.....	27
------------	--	----

Abbildung 1.	Beziehungen zwischen den Interessenträgern im europäischen Sicherheitssystem.....	31
--------------	---	----

Abbildung 2.	Das europäische Verfahren zum Management von Sicherheitsrisiken.....	46
--------------	--	----

Abbildung 3.	Beziehung zwischen dem EASP, dem EPAS sowie anderen Programmen und Plänen.....	49
--------------	--	----

EINFÜHRUNG

In diesem Dokument wird das europäische Flugsicherheitsprogramm beschrieben, indem die auf Unionsebene geltenden Vorschriften im Bereich der Luftfahrt sowie die Tätigkeiten und Verfahren im Hinblick auf ein gemeinsames Flugsicherheitsmanagement der Zivilluftfahrt auf Unionsebene erläutert werden.

Das europäische Flugsicherheitsprogramm entspricht auf EU-Ebene funktionell dem staatlichen Sicherheitsprogramm gemäß Anhang 19 des Abkommens von Chicago. Mit der Verordnung (EU) 2018/1139 wurde ein verpflichtendes neues Kapitel zum Flugsicherheitsmanagement in den Rechtsrahmen der EU für die Luftfahrt aufgenommen. Darin ist unter anderem vorgesehen, dass die Kommission ein Dokument (das „europäische Flugsicherheitsprogramm“) verabschiedet, veröffentlicht und aktualisiert, in dem sie die Funktionsweise des europäischen Flugsicherheitsystems beschreibt und die Vorschriften, Tätigkeiten und Verfahren aufführt, die zum Management der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt der Union gemäß ihrem Rechtsrahmen angewandt werden.

In dem Dokument wird erläutert, wie die Flugsicherheit aus europäischer Sicht gewährleistet wird. Da viele Vorschriften und Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Flugsicherheit mittlerweile auf EU-Ebene erlassen und koordiniert werden, müssen die Mitgliedstaaten in ihren eigenen staatlichen Sicherheitsprogrammen auf das europäische Flugsicherheitsprogramm Bezug nehmen. Aus diesem Grund muss das europäische Flugsicherheitsprogramm mindestens die in den internationalen Richtlinien und Empfehlungen beschriebenen Elemente im Zusammenhang mit den Verantwortlichkeiten der Staaten für das Sicherheitsmanagement umfassen. Die EU hat Rechtsvorschriften für bestimmte Bereiche der Flugsicherheit erlassen und die Mitgliedstaaten können nur darlegen, wie sie die Flugsicherheit in ihrem Staat gewährleisten, indem sie die EU-Dimension mit einbeziehen. Darüber hinaus haben die Staaten in den meisten Bereichen, die unter das Abkommen von Chicago fallen, ihre Zuständigkeit auf die Union übertragen. Im europäischen Flugsicherheitsprogramm wird zudem erläutert, wie die EU die internationalen Verpflichtungen, die sich aus dieser Übertragung von Zuständigkeiten ergibt, handhabt.

Das europäische Flugsicherheitsprogramm entspricht in seinem Format und Aufbau der Beschreibung eines staatlichen Sicherheitsprogramms, wie es in Anhang 19 des Abkommens von Chicago beschrieben ist.

Zudem wird im europäischen Flugsicherheitsprogramm das Verfahren zur Entwicklung, Verabschiedung, Aktualisierung und Umsetzung des europäischen Plans für Flugsicherheit beschrieben.

Durch das europäische Flugsicherheitsprogramm soll sichergestellt werden, dass das System für das Management der Flugsicherheit in der Europäischen Union ein Höchstmaß an Sicherheit bietet, das in der gesamten Union einheitlich ist und fortlaufend verbessert wird, wobei auch andere wichtige Ziele wie der Umweltschutz berücksichtigt werden.

Das europäische Flugsicherheitsprogramm trägt zur Erreichung der auf Unionsebene festgelegten hochrangigen EU-weiten Sicherheitsziele bei, indem es die Verfahren beschreibt, die beim gemeinsamen Management der Flugsicherheit auf europäischer Ebene angewendet werden, und insbesondere darlegt, wie die Europäische Kommission (im Folgenden „Kommission“), die Mitgliedstaaten und die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit zusammenarbeiten, um Gefahren zu ermitteln und gegebenenfalls Maßnahmen zur Minderung von Sicherheitsrisiken zu ergreifen. Somit stellt das Programm sicher, dass sich alle Beteiligten ihrer Zuständigkeiten bewusst sind und alle Vorschriften und Verfahren vorhanden sind, damit die Flugsicherheit verbessert und somit zur Vermeidung von Unfällen in der Region Europa und darüber hinaus beigetragen wird.

TERMINOLOGIE

Für dieses Dokument gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- „Mitgliedstaaten“ bezeichnet die 27 Mitgliedstaaten der EU;
- „Mitgliedstaaten der EASA“ bezeichnet die 27 Mitgliedstaaten der EU sowie Island, Liechtenstein, Norwegen und die Schweiz;
- „ICAO-EUR-Staaten“ bezeichnet die 55 Staaten der ICAO-Region Europa, zu denen alle EU-Mitgliedstaaten gehören;
- „Grundverordnung“ bezeichnet die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit¹;
- „Netz von Analysten“ bezeichnet das Netz von Luftfahrt-Sicherheitsanalysten im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt².

1 Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

2 Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission (ABl. L 122 vom 24.4.2014, S. 18).

1. DIE EUROPÄISCHE FLUGSICHERHEITSPOLITIK SOWIE IHRE ZIELE UND RESSOURCEN

1.1. Das europäische Flugsicherheitssystem

Das europäische Flugsicherheitssystem umfasst Vorschriften und Verfahren, die zum Management der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt der Union gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 angewandt werden. Diese Vorschriften und Verfahren dienen dazu, ein hohes Sicherheitsniveau in der Zivilluftfahrt zu gewährleisten, Sicherheitsaspekte zu harmonisieren und den freien Verkehr von Waren, Dienstleistungen, Personen und Kapital in der Zivilluftfahrt zu erleichtern.

Gleichzeitig dient das System dazu,

- die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtbranche in der Union zu erhöhen;
- die Kosteneffizienz unter anderem durch die Vermeidung von Überschneidungen und die Förderung der Wirksamkeit der Regulierungs-, Zertifizierungs- und Aufsichtsverfahren sowie eine effiziente Nutzung der entsprechenden Ressourcen auf Unionsebene und nationaler Ebene zu steigern;
- die Mitgliedstaaten bei der Ausübung ihrer Rechte und der Erfüllung ihrer Verpflichtungen im Rahmen des Abkommens von Chicago zu unterstützen, indem eine gemeinsame Auslegung sowie eine einheitliche und fristgerechte Anwendung der Bestimmungen dieses Abkommens gewährleistet wird;
- die Auffassungen der Union hinsichtlich Zivilluftfahrtnormen und -vorschriften weltweit zu verbreiten und dazu eine angemessene Zusammenarbeit mit Drittländern und internationalen Organisationen zu schaffen;
- die technische und betriebliche Interoperabilität und den Austausch bewährter Verwaltungsverfahren zu unterstützen.

Das Flugsicherheitsmanagementsystem basiert auf einer engen Zusammenarbeit zwischen der Kommission, der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden „EASA“ bzw. „Agentur“), den Mitgliedstaaten und der Luftfahrtbranche.

Das hohe und einheitliche Schutzniveau für die europäischen Bürger und Fluggäste beruht hauptsächlich darauf, dass gemeinsame Sicherheitsvorschriften festgelegt und Maßnahmen erlassen werden, mit denen innerhalb der EU die Einhaltung dieser Vorschriften durch Personen und Organisationen³ sowie in Bezug auf Produkte gewährleistet wird, und darauf, dass auf regionaler, staatlicher und Branchenebene effiziente Verfahren zum Management von Sicherheitsrisiken bestehen. Artikel 85 der Verordnung (EU) 2018/1139 sieht ein Durchsetzungssystem vor, in dessen Rahmen die Agentur die Kommission bei der Überwachung der Anwendung dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte durch die Mitgliedstaaten unterstützt.

Dieses System wird ergänzt durch die gründliche Untersuchung von Unfällen und Störungen, die es ermöglicht, Sicherheitslücken zu erkennen und entsprechende Maßnahmen zum Schließen solcher Lücken zu treffen. Im Rahmen des europäischen Flugsicherheitsprogramms werden darüber hinaus auch proaktivere und evidenzbasierte Elemente angewandt, um Risiken zu ermitteln, die die Flugsicherheit am stärksten bedrohen, und Maßnahmen zur Eindämmung dieser Risiken zu ergreifen. Insbesondere nutzt das System die datengestützten

³ Organisationen sind für die Zwecke dieses Dokuments als Organisationen der Branche zu verstehen, die Erzeugnisse oder Dienstleistungen im Bereich der Luftfahrt bereitstellen.

Verfahren zur Risikoermittlung und -bewertung, die im Rahmen des von der Kommission unterstützten und von der EASA koordinierten (Big-Data-) Programms „Data4Safety“ unter Beteiligung einschlägiger Partner aus der europäischen Luftfahrtbranche durchgeführt werden.

1.2. Das europäische Flugsicherheitssystem und die ICAO

Das europäische Flugsicherheitssystem ist eng mit der Entwicklung und Umsetzung der Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) abgestimmt.

Die Kommission und die EASA verfolgen deren Entwicklungsprozess und planen entsprechende Regelungsmaßnahmen, sobald bestätigt werden kann, dass eine Änderung des europäischen Regelungsrahmens erforderlich ist. In diesem Zusammenhang werden Vorschläge zur Änderung der Anhänge des ICAO-Abkommens bewertet (ICAO-Rundschreiben Typ I) sowie Abweichungen zwischen dem Regelungsrahmen der EU und den Anhängen des ICAO-Abkommens ermittelt (ICAO-Rundschreiben Typ II und Checklisten zur Prüfung der Einhaltung der Vorschriften (Compliance Checklists)). Bei der Bewertung der Abweichungen unterstützen die EASA und die Kommission die Mitgliedstaaten, die der ICAO entsprechende Abweichungen melden müssen. Im Anschluss an die Bewertung der EASA schlägt die Kommission dem Rat der EU einen Beschluss über die Notifizierung von Abweichungen vor.

Darüber hinaus arbeiten die Kommission und die EASA partnerschaftlich mit dem ICAO-Regionalbüro für die Region Europa/Nordatlantik (EUR/NAT) zusammen, um einen regionalen Ansatz für das Management der Flugsicherheit zu fördern, ein auf Zusammenarbeit beruhendes Risikomanagement zu unterstützen und Synergien innerhalb der verschiedenen EU-Initiativen zur Verbesserung der Sicherheit zu schaffen. Der Plan für Flugsicherheit für die Region Europa (EUR RASP) spielt in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle: Seit 2017 arbeiten das ICAO-Regionalbüro, die Kommission und die EASA gemeinsam an der Entwicklung eines solchen RASP auf der Grundlage der im europäischen Plan für Flugsicherheit (EPAS) festgelegten Maßnahmen. Ziel ist es, dass alle ICAO-EUR-Staaten von dem etablierten Sicherheitsplanungsprozess und den damit verbundenen Ergebnissen profitieren können, sei es in Form von Vorschriften und Regelungen oder in Form von Produkten, Leitlinien, Instrumenten und bewährten Verfahren zur Förderung der Sicherheit. Der erste EUR RASP wurde im Januar 2019 veröffentlicht.

Die Kommission und die EASA sind zudem in der europäischen Planungsgruppe für das Luftfahrtsystem (EASPG) und der zugehörigen Programm-Koordinierungsgruppe (PCG) vertreten. Die Hauptziele der EASPG bestehen darin, dafür zu sorgen, dass die Pläne zur Entwicklung des Flugsicherungssystems und die Flugsicherheitspläne in der Region Europa (EUR) kohärent und mit den Plänen der angrenzenden Regionen sowie den globalen Plänen der ICAO vereinbar sind. Ferner soll sie die Umsetzung dieser Pläne verwalten und koordinieren. Darüber hinaus spielt die EASPG eine wichtige Rolle dabei, die Harmonisierung und Koordinierung der subregionalen und nationalen Programme der Region EUR in den Bereichen Flugsicherung und Sicherheit zu fördern und zu erleichtern.

Schließlich sind die Kommission und die EASA in der Studiengruppe zum Globalen Flugsicherheitsplan vertreten und tragen somit dazu bei, den Plan selbst sowie die damit verbundenen Anleitungen und Instrumente zu pflegen. Der Hauptzweck des Globalen Flugsicherheitsplans besteht darin, die Zahl der Todesopfer und das Risiko von Todesfällen kontinuierlich zu verringern. Zu diesem Zweck enthält er Leitlinien für die Entwicklung einer harmonisierten Flugsicherheitsstrategie auf der Grundlage von sechs Zielen und damit

verbundenen Vorgaben sowie für die Entwicklung und Umsetzung regionaler und nationaler Flugsicherheitspläne.

Des Weiteren fördert die EASA weltweit die Umsetzung der staatlichen Sicherheitsprogramme (SSP) und des Sicherheitsmanagements, und zwar durch EU-Projekte zur technischen Hilfe und durch Zusammenarbeit mit den ICAO-Regionalbüros zur Unterstützung von Staaten und der regionalen Organisationen für Sicherheitsaufsicht. Die wesentlichen Ziele dieser Projekte liegen darin, das Sicherheitsniveau weltweit anzuheben, indem Staaten bei der Aufstellung ihrer SSP und Staaten sowie regionale Organisationen für Sicherheitsaufsicht bei der Einrichtung regionaler Kooperationsmechanismen unterstützt werden, um somit die Einhaltung der Richtlinien und Empfehlungen der ICAO zu gewährleisten. Im Rahmen all dieser Aktivitäten können die europäische Flugsicherheitspolitik und deren Ziele auf regionaler und globaler Ebene wirksam gefördert werden.

1.3. Der Rechtsrahmen der Union für Flugsicherheit und Umweltschutz

1.3.1. Struktur des Rechtsrahmens der Union für Flugsicherheit

Nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) ist der Verkehr ein Bereich der geteilten Zuständigkeit zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten. Darüber hinaus ermöglicht es Artikel 100 Absatz 2 AEUV dem Europäischen Parlament und dem Rat, auf Vorschlag der Kommission geeignete Vorschriften für die Luftfahrt zu erlassen. Nach Artikel 2 Absatz 2 AEUV gilt: Übertragen die Verträge der Union für einen bestimmten Bereich eine mit den Mitgliedstaaten geteilte Zuständigkeit, so können die Union und die Mitgliedstaaten in diesem Bereich gesetzgeberisch tätig werden und verbindliche Rechtsakte erlassen. Die Mitgliedstaaten nehmen ihre Zuständigkeit wahr, sofern und soweit die Union ihre Zuständigkeit nicht ausgeübt hat.

Die rechtlichen Anforderungen im Bereich der Flugsicherheit können daher auf Unionsebene durch den Erlass von Unionsvorschriften festgelegt werden.

Der Rechtsrahmen der Union für die Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt besteht aus Verordnungen des Europäischen Parlaments und des Rates, die gegebenenfalls durch delegierte Verordnungen und Durchführungsverordnungen der Kommission ergänzt werden. Mechanismen zur Bewertung der Umsetzung und Wirksamkeit der Rechtsvorschriften, die möglicherweise zu deren Überarbeitung führen, sind in den einschlägigen Rechtsakten enthalten und werden auch im Rahmen der von der EASA durchgeführten sogenannten Inspektionen zur Kontrolle der Normung in den Mitgliedstaaten bewertet.

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die geltenden Rechtsvorschriften im Bereich der Flugsicherheit, die auf EU-Ebene erlassen wurden.

Tabelle 1. Geltende Rechtsvorschriften der Europäischen Union in den Bereichen Flugsicherheit und Umweltschutz

<i>EASA-Grundverordnung sowie auf ihrer Grundlage erlassene Durchführungsverordnungen und delegierte Verordnungen</i>		
<u>Grundverordnung</u>	(EU) 2018/1139	Anhang I: Luftfahrzeuge gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe d Anhang II: Grundlegende Anforderungen an die Lufttüchtigkeit Anhang III: Grundlegende Anforderungen an die Umweltverträglichkeit von Erzeugnissen Anhang IV: Grundlegende Anforderungen an das fliegende Personal Anhang V: Grundlegende Anforderungen an den Flugbetrieb Anhang VI: Grundlegende Anforderungen an qualifizierte Stellen Anhang VII: Grundlegende Anforderungen an Flugplätze Anhang VIII: Grundlegende Anforderungen an ATM/ANS und Fluglotsen Anhang IX: Grundlegende Anforderungen für unbemannte Luftfahrzeuge Anhang X: Entsprechungstabelle
<u>Erstmalige Bescheinigung der Lufttüchtigkeit</u>	Durchführungsverordnung: (EU) Nr. 748/2012	Anhang I: Teil 21 Anhang II: Aufgehobene Verordnung – Liste der Änderungen Anhang III: Entsprechungstabelle
<u>Zusätzliche Lufttüchtigkeitsanforderungen für bestimmte Betriebsarten</u>	Durchführungsverordnung: (EU) 2015/640	Anhang I: Teil-26
<u>Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit</u>	Durchführungsverordnung: (EU) Nr. 1321/2014	Anhang I: Teil-M Anhang II: Teil-145 Anhang III: Teil-66 Anhang IV: Teil-147 Anhang Va: Teil-T Anhang Vb: Teil-ML Anhang Vc: Teil-CAMO Anhang Vd: Teil-CAO
<u>Fliegendes Personal</u>	Durchführungsverordnung: (EU) Nr. 1178/2011	Anhang I: Teil-FCL Anhang II: Umwandlung von Lizenzen aus Drittländern Anhang III: Lizenzen aus Drittländern Anhang IV: Teil-MED Anhang V: Teil-CC Anhang VI: Teil-ARA Anhang VII: Teil-ORA Anhang VIII: Teil-DTO
<u>Flugbetrieb</u>	Durchführungsverordnung: (EU) Nr. 965/2012	Anhang I: Begriffsbestimmungen Anhang II: Teil-ARO Anhang III: Teil-ORO Anhang IV: Teil-CAT Anhang V: Teil-SPA Anhang VI: Teil-NCC Anhang VII: Teil-NCO Anhang VIII: Teil-SPO

<u>Ballone – Flugbetrieb</u>	Durchführungsverordnung: (EU) 2018/395	Anhang I: Teil-DEF Anhang II: Teil-BOP Anhang III: Teil-BFCL
<u>Segelflugzeuge – Flugbetrieb</u>	Durchführungsverordnung: (EU) 2018/1976	Anhang I: Teil-DEF Anhang II: Teil-SAO Anhang III: Teil-SFCL

EASA-Grundverordnung sowie auf ihrer Grundlage erlassene Durchführungsverordnungen und delegierte Verordnungen (Fortsetzung)

<u>Drittlandsbetreiber</u>	Durchführungsverordnung: (EU) Nr. 452/2014	Anhang I: Teil-TCO Anhang II: Teil-ART
<u>Erbringung von ATM/ANS – Flugverkehrsmanagement/ Flugsicherungsdienste</u>	Durchführungsverordnung: (EU) 2017/373	Anhang I: Begriffsbestimmungen Anhang II: Teil-ATM/ANS.AR Anhang III: Teil-ATM/ANS.OR Anhang IV: Teil-ATS Anhang V: Teil-MET Anhang VI: Teil-AIS Anhang VII: Teil-DAT Anhang VIII: Teil-CNS Anhang IX: Teil-ATFM Anhang X: Teil-ASM Anhang XI: Teil-FPD Anhang XII: Teil-NM Anhang XIII: Teil-PERS
<u>Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes</u>	Durchführungsverordnung: (EU) Nr. 1079/2012 Durchführungsverordnung: (EU) Nr. 1207/2011 Durchführungsverordnung: (EU) Nr. 1206/2011 Durchführungsverordnung: (EU) Nr. 29/2009 Durchführungsverordnung: (EG) Nr. 262/2009 Durchführungsverordnung: (EG) Nr. 633/2007 Durchführungsverordnung: (EG) Nr. 1033/2006 Durchführungsverordnung: (EG) Nr. 1032/2006	
<u>Fluglotsen</u>	Durchführungsverordnung: (EU) 2015/340	Anhang I: Teil ATCO Anhang II: Teil ATCO.AR Anhang III: Teil ATCO.OR Anhang IV: Teil ATCO.MED
<u>Anforderungen für die Nutzung des Luftraums (ACAS II)</u>	Durchführungsverordnung: (EU) Nr. 1332/2011	Anhang: ACAS
<u>Anforderungen an die Luftraumnutzung (PBN)</u>	Durchführungsverordnung: (EU) 2018/1048	Anhang: Teilabschnitt PBN

Vereinheitlichte europäische Luftverkehrsregeln (SERA)	Durchführungsverordnung: (EU) Nr. 923/2012	Anhang: Vereinheitlichte europäische Luftverkehrsregeln
Flugplätze	Durchführungsverordnung: (EU) Nr. 139/2014	Anhang I: Begriffsbestimmungen Anhang II: Teil-ADR.AR Anhang III: Teil-ADR.OR Anhang IV: Teil-ADR.OPS
Unbemannte Luftfahrzeugsysteme (UAS) (Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge)	Durchführungsverordnung: (EU) 2019/947	Anhang: UAS-Betrieb in den Kategorien „offen“ und „speziell“
Unbemannte Luftfahrzeugsysteme und Drittlandbetreiber unbemannter Luftfahrzeugsysteme	Delegierte Verordnung: (EU) 2019/945	Anhang
Rechtsrahmen für den U-Space	Durchführungsverordnung: (EU) 2021/664	Anhang I: Kriterien für die Festlegung der Fähigkeiten, Leistungsanforderungen, Betriebsbedingungen und Luftraumbeschränkungen nach Artikel 3 Absatz 4 Anhang II: Veröffentlichung der in Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe a genannten gemeinsamen Informationen Anhang III: Anforderungen an die Datenqualität, die Datenlatenz und den Datenschutz nach Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe b und Artikel 7 Absatz 5 Buchstabe c Anhang IV: Antrag auf Erteilung einer UAS-Fluggenehmigung nach Artikel 6 Absatz 4 Anhang V: Austausch relevanter Betriebsdaten und -informationen zwischen Anbietern von U-Space-Diensten und Anbietern von Flugverkehrsdiensten nach Artikel 7 Absatz 3 Anhang VI: Zulassung für Anbieter von U-Space-Diensten nach Artikel 14 Absatz 3 Anhang VII: Zulassung für einzige Anbieter von gemeinsamen Informationsdiensten nach Artikel 14 Absatz 3

Sonstige Verordnungen über die Funktionsweise der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit

Gebühren und Entgelte	Durchführungsverordnung: (EU) 2019/2153	Anhang
Geldbußen und Zwangsgelder	Durchführungsverordnung: (EU) Nr. 646/2012	
Inspektionen zur Kontrolle der Normung	Durchführungsverordnung: (EU) Nr. 628/2013	

Verordnungen im Bereich der Flugsicherheit, die auf Basis der EASA-Grundverordnung erlassen wurden

<p><u>Meldung von Ereignissen</u></p>	<p>Durchführungsverordnung: (EU) Nr. 376/2014</p>	<p>Anhang I: Verzeichnis der Anforderungen für Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen Anhang II: Interessierte Kreise Anhang III: Anforderung von Informationen aus dem Europäischen Zentralspeicher</p>
<p><u>Gemeinsames europäisches Risikoklassifizierungssystem</u></p>	<p>Delegierte Verordnung: (EU) 2020/2034 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 376/2014</p>	<p>Anhang: Das gemeinsame europäische Risikoklassifizierungssystem (ERCS)</p>
<p><u>Liste zur Einstufung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates meldepflichtig sind</u></p>	<p>Durchführungsverordnung: (EU) 2015/1018</p>	<p>Anhang I: Ereignisse im Zusammenhang mit dem Betrieb des Luftfahrzeugs Anhang II: Ereignisse im Zusammenhang mit dem technischen Zustand, der Instandhaltung und Instandsetzung des Luftfahrzeugs Anhang III: Ereignisse im Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten und -einrichtungen Anhang IV: Ereignisse im Zusammenhang mit Flugplätzen und Bodendiensten Anhang V: Ereignisse im Zusammenhang mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen, einschließlich Segelflugzeugen und Luftfahrtgeräten nach dem Prinzip „leichter als Luft“</p>
<p><u>Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt</u></p>	<p>(EU) Nr. 996/2010</p>	<p>Anhang: Liste der Beispiele für schwere Störungen</p>
<p><u>Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt</u></p>	<p>Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates</p>	
<p><u>Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist</u></p>	<p>(EG) Nr. 2111/2005</p>	<p>Anhang: Gemeinsame Kriterien für die Prüfung einer Betriebsuntersagung aus Sicherheitsgründen auf Gemeinschaftsebene</p>
<p><u>Durchführungsbestimmungen bezüglich der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist</u></p>	<p>(EG) Nr. 473/2006</p>	<p>Anhang A: Von einem Mitgliedstaat bei Antragstellung nach Artikel 4 Absatz 2 der Grundverordnung zu übermittelnde Informationen Anhang B: Mitteilung eines Mitgliedstaats über außerordentliche Maßnahmen, die nach Artikel 6 Absatz 1 der Grundverordnung ergriffen wurden, um den Betrieb in seinem Hoheitsgebiet zu untersagen Anhang C: Mitteilung eines Mitgliedstaats zu außerordentlichen Maßnahmen, deren Ergreifen nach Artikel 6 Absatz 2 der Grundverordnung erlaubt ist, um eine Betriebsuntersagung in seinem Hoheitsgebiet aufrechtzuerhalten oder zu erteilen, wenn die Kommission beschlossen hat, ähnliche Maßnahmen nicht in die gemeinschaftliche Liste aufzunehmen</p>
<p><u>Gemeinschaftliche Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist</u></p>	<p>(EU) Nr. 474/2006</p>	<p>Anhang A: Liste der Luftfahrtunternehmen, deren gesamter Betrieb in der Gemeinschaft untersagt ist</p>

		Anhang B: Liste der Luftfahrtunternehmen, deren Betrieb in der Gemeinschaft Beschränkungen unterliegt
Rahmen für den einheitlichen europäischen Luftraum	(EG) Nr. 549/2004	
Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum	(EG) Nr. 550/2004	Anhang I: Anforderungen für anerkannte Organisationen Anhang II: Bedingungen für Zeugnisse
Einheitlicher europäischer Luftraum – Ordnung und Nutzung des Luftraums	(EG) Nr. 551/2004	
Einheitlicher europäischer Luftraum – Gemeinsame Vorhaben	Durchführungsverordnung: (EU) Nr. 409/2013	
Leistungssystem und Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum – Wesentliche Leistungsindikatoren bezüglich der Sicherheit	Durchführungsverordnung: (EU) 2019/317	Anhang I: Wesentliche Leistungsindikatoren (KPI) für die Festlegung von Zielen und Indikatoren für die Überwachung Anhang II: Muster für Leistungspläne auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke gemäß Artikel 10 Absatz 1 Anhang III: Muster des Netzleistungsplans gemäß Artikel 10 Absatz 5 Anhang IV: Kriterien für die Bewertung der Leistungspläne und -ziele auf nationaler Ebene oder auf der Ebene funktionaler Luftraumblöcke Anhang V: Kriterien für die Bewertung des Entwurfs des Netzleistungsplans Anhang VI: Liste der leistungsbezogenen Daten, die der Kommission für die Leistungsüberwachung gemäß Artikel 36 Absatz 1 und Artikel 37 zur Verfügung zu stellen sind Anhang VII: Festgestellte und tatsächliche Kosten Anhang VIII: Anforderungen an die Berechnung der Strecken- bzw. An- und Abflug-Diensteinheiten gemäß Artikel 25 Anhang IX: Gebührensätze Anhang X: Kriterien für die Bewertung, ob die Dienste zu Marktbedingungen nach Artikel 35 Absatz 1 erbracht werden Anhang XI: Berichtstabellen zur Unterstützung der Kostengrundlage und der Gebührensätze, die der Kommission gemäß Artikel 35 Absatz 6 vorzulegen sind Anhang XII: Wesentliche Aspekte der Konsultationen nach Artikel 24 Absatz 3 und Artikel 30 Absatz 1 Anhang XIII: Besondere Anforderungen an Anreizregelungen gemäß Artikel 11 Absatz 3

Sonstige Verordnungen im Bereich der Zivilluftfahrt, die den Umweltschutz betreffen

Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union	Durchführungsverordnung: (EU) Nr. 598/2014 ⁴	Anhang I: Bewertung der Lärmsituation eines Flughafens Anhang II: Bewertung der Kosteneffizienz lärmbedingter Betriebsbeschränkungen
---	--	---

⁴ [EUR-Lex - 32014R0598 - DE - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

Die geltenden Rechtsvorschriften der Union zur Flugsicherheit sind auf der Website EUR-Lex im Fundstellennachweis des EU-Rechts, Kapitel [07.40.30⁵](#), abrufbar. Die Agentur veröffentlicht zudem einen Überblick über den Rechtsrahmen.⁶

Um die Umsetzung der EU-Rechtsvorschriften für die Flugsicherheit zu unterstützen und weltweit zu fördern, stellt die EASA im Rahmen ihres Projekts „eRules“, dessen Ziel die Digitalisierung von Luftfahrtvorschriften ist, konsolidierte Fassungen der Luftfahrtvorschriften zur Verfügung. Im Rahmen der „**Easy Access Rules**“ (einfach zugängliche Vorschriften) wird das Luftfahrtrecht auf konsolidierte, benutzerfreundliche Weise dargestellt (indem die Durchführungsbestimmungen mit all ihren Änderungen neben den zugehörigen annehmbaren Nachweisverfahren, Anleitungen, Zertifizierungsspezifikationen und Einzelspezifikationen angezeigt werden).

Die Easy Access Rules sind für alle Bereiche der Luftfahrt verfügbar und werden im PDF-Format und als dynamische Online-Veröffentlichung zur Verfügung gestellt. Sie sind unter folgendem Link abrufbar: <https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules>.

1.3.2. Verordnung (EU) 2018/1139 und zugehörige Vorschriften

1.3.2.1. Rechtliche Anforderungen

Die Verordnung (EU) 2018/1139⁷ ist das Kernstück des Flugsicherheitssystems der EU. Ihr Ziel ist die Schaffung und Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Niveaus der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt in Europa durch die Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt. Darüber hinaus wird durch sie die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen ermöglicht, ein Verfahren für Inspektionen zur Kontrolle der Normung eingeführt, um die Anwendung der Vorschriften durch die Mitgliedstaaten zu überwachen, und die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit eingerichtet.

In der Verordnung (EU) 2018/1139 werden „grundlegende Anforderungen“ definiert, mit denen hochrangige Ziele sowie Verpflichtungen für Behörden, Personen und Organisationen zur Erreichung des Ziels der Verordnung festgelegt werden. Durch die grundlegenden Anforderungen werden die Richtlinien und Empfehlungen der Anhänge des Abkommens von Chicago umgesetzt. Sie betreffen luftfahrttechnische Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie Luftverkehrsbetreiber ebenso wie Piloten und an deren Ausbildung und medizinischer Untersuchung beteiligte Personen, Erzeugnisse und Organisationen, Flugplätze sowie das Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste (ATM/ANS) im Luftraum des Gebiets, auf das der EU-Vertrag Anwendung findet, Fluglotsen und unbemannte Luftfahrzeuge.

In Anwendung der Verordnung (EU) 2018/1139 hat die Kommission delegierte Verordnungen und Durchführungsverordnungen erlassen, darunter die in der Tabelle in Abschnitt 1.3.1 aufgeführten Vorschriften.

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html>

⁶ <https://www.easa.europa.eu/regulations>

⁷ Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

All diese Vorschriften gelten unmittelbar in den Mitgliedstaaten und erfordern keine Umsetzung auf nationaler Ebene.

In der Europäischen Union sind für die Anwendung des Unionsrechts in erster Linie die Mitgliedstaaten zuständig. Die meisten Zertifizierungs- und Aufsichtsaufgaben gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihren Durchführungsbestimmungen werden daher auf nationaler Ebene von den zuständigen nationalen Behörden wahrgenommen. In bestimmten, eindeutig festgelegten Fällen – wie z. B. Zulassungen von Entwicklungsorganisationen – ist jedoch die EASA die zuständige Behörde und als solche zur Ausstellung von Zulassungen bzw. Zeugnissen und Durchführung der entsprechenden Durchsetzungsmaßnahmen befugt.

Die Zuständigkeit der EU auf dem Gebiet der Flugsicherheit erstreckt sich derzeit auf folgende Bereiche:

1) Lufttüchtigkeits- und Umweltzertifizierung

Die Vorschriften der EU gelten für die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a und b der Verordnung (EU) 2018/1139 genannten Luftfahrzeuge, soweit es sich nicht um unbemannte Luftfahrzeuge handelt, sowie ihre Motoren, Propeller, Teile und ihre nicht eingebaute Ausrüstung, welche die in Anhang II der genannten Verordnung aufgeführten grundlegenden Anforderungen an die Lufttüchtigkeit erfüllen müssen.

Hinsichtlich Lärmentwicklung und Emissionen müssen diese Luftfahrzeuge sowie ihre Motoren, Propeller, Teile und ihre nicht eingebaute Ausrüstung die Umweltschutzanforderungen gemäß den letzten Änderungen von Anhang 16 des Abkommens von Chicago erfüllen, der regelmäßig angepasst wird. Die in Anhang III der Verordnung (EU) 2018/1139 genannten grundlegenden Anforderungen an die Umweltverträglichkeit gelten für Erzeugnisse, Teile und nicht eingebaute Ausrüstung, soweit die in Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 der genannten Verordnung aufgeführten Bestimmungen des Abkommens von Chicago keine Umweltschutzanforderungen enthalten.

Im Hinblick auf die Erstbescheinigung und die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gelten verschiedene Vorschriften für die Konstruktion von Erzeugnissen, Teilen und nicht eingebauter Ausrüstung, für einzelne Luftfahrzeuge, für Organisationen, die für die Konstruktion, Herstellung, Instandhaltung bzw. Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Erzeugnissen, Teilen und nicht eingebauter Ausrüstung verantwortlich sind, sowie für das mit diesen Tätigkeiten betraute Personal.

2) Umweltschutz

Die EASA trifft zum Zweck der Zertifizierung der Konstruktion von Erzeugnissen gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) 2018/1139 Emissions- und Lärmschutzmaßnahmen, um maßgebliche schädliche Auswirkungen auf das Klima, die Umwelt und die menschliche Gesundheit durch die betreffenden Erzeugnisse der Zivilluftfahrt zu verhindern. Dabei trägt die EASA den internationalen Richtlinien und Empfehlungen, den Vorteilen für die Umwelt, der technischen Machbarkeit und den wirtschaftlichen Auswirkungen gebührend Rechnung. Eine dieser Maßnahmen besteht darin, die Verfügbarkeit von Umweltstandards sicherzustellen, was dadurch erreicht wird, dass die EU in einer frühen Phase wirksam in das entsprechende Verfahren des ICAO-Ausschusses für Umweltschutz in der Luftfahrt eingebunden wird. Darüber hinaus wird die EU durch die Verordnung (EU) 2018/1139 ermächtigt, Umweltstandards in den Bereichen zu schaffen, in denen keine ICAO-Richtlinien verfügbar sind, unter anderem im Hinblick auf Hybrid-, Elektro- und wasserstoffbetriebene Luftfahrzeuge.

Im Allgemeinen definieren und koordinieren die Kommission und die EASA die Strategien und Maßnahmen für den Umweltschutz in der Zivilluftfahrt auf EU-Ebene. Vor diesem Hintergrund sind die Kommission, die EASA, die anderen Organe, Einrichtungen und

sonstigen Stellen der EU sowie die Mitgliedstaaten aufgerufen, in Umweltfragen zusammenzuarbeiten. Die Zusammenarbeit umfasst Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem EU-Emissionshandelssystem (ETS) und der Verordnung zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (REACH)⁸. In diesem Zusammenhang leistet die EASA auch einen Beitrag zur Umsetzung der Maßnahmen der EU-Umweltstrategie, etwa bei der Entwicklung eines Programms für die Vergabe eines Umweltzeichens im Luftverkehr als Teil der Strategie für intelligente und nachhaltige Mobilität⁹ sowie bei der Entwicklung des Pakets „Fit für 55“, das den Vorschlag der Kommission für einen Rechtsrahmen zur Initiative „ReFuelEU-Aviation“¹⁰ umfasst, gemäß dem die EASA mit der Überwachung und Berichterstattung in Bezug auf den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe betraut ist.

Des Weiteren liefert ein gemeinsam von der Europäischen Umweltagentur (EUA) und der EASA mit Unterstützung des Netzmanagers für den einheitlichen europäischen Luftraum erstellter Umweltbericht eine objektive Beurteilung des Umweltschutzes in der Zivilluftfahrt in der Union. Dieses Dokument, das alle drei Jahre im Umweltbericht über den europäischen Luftverkehr veröffentlicht wird, enthält Empfehlungen zur Verbesserung des Umweltschutzes im Bereich der Zivilluftfahrt in der Union. Der letzte Bericht wurde im September 2022 veröffentlicht¹¹.

Darüber hinaus hat die EASA gemäß der Verordnung (EU) Nr. 598/2014¹² den Auftrag, Lärm- und Leistungsangaben zu Luftfahrzeugen zu Lärmmodellierungszwecken in der Umgebung von Flughäfen zu sammeln und zu überprüfen.

3) *Fliegendes Personal*

Piloten und Flugbegleiter, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2018/1139, soweit es sich nicht um unbemannte Luftfahrzeuge handelt, befasst sind, sowie Flugsimulationsübungsgeräte, Personen und Organisationen, die bei der Ausbildung, Prüfung, Überprüfung und flugmedizinischen Untersuchung dieser Piloten und Flugbegleiter eingesetzt werden bzw. mitwirken, müssen die in Anhang IV der genannten Verordnung festgelegten grundlegenden Anforderungen erfüllen. Piloten benötigen eine Pilotenlizenz und ein Tauglichkeitszeugnis, die dem durchzuführenden Flugbetrieb entsprechen; im gewerblichen Luftverkehr eingesetzte Flugbegleiter benötigen eine Bescheinigung; und für flugmedizinische Zentren, Ausbildungsorganisationen für Piloten und Ausbildungsorganisationen für Flugbegleiter ist eine Genehmigung erforderlich.

Für jedes zur Pilotenausbildung verwendete Flugsimulationsübungsgerät muss ein Zeugnis vorliegen. Personen, die für die Flugausbildung oder die Flugsimulatorenausbildung oder die Beurteilung der Befähigung von Piloten verantwortlich sind, sowie flugmedizinische Sachverständige benötigen ebenfalls ein Zeugnis.

8 [Verordnung \(EG\) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2006 zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe \(REACH\), zur Schaffung einer Europäischen Agentur für chemische Stoffe, zur Änderung der Richtlinie 1999/45/EG und zur Aufhebung der Verordnung \(EWG\) Nr. 793/93 des Rates, der Verordnung \(EG\) Nr. 1488/94 der Kommission, der Richtlinie 76/769/EWG des Rates sowie der Richtlinien 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/EG und 2000/21/EG der Kommission.](#)

9 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/qanda_20_2330

10 COM(2021) 561 final.

11 https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723_EASA%20EAER%202022.pdf

12 Verordnung (EU) Nr. 598/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG (ABl. L 173 vom 12.6.2014, S. 65).

4) *Flugbetrieb*

Der Betrieb von Luftfahrzeugen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2018/1139 fallen, soweit es sich nicht um unbemannte Luftfahrzeuge handelt, muss den grundlegenden Anforderungen nach Anhang V und, falls anwendbar, nach den Anhängen VII und VIII der genannten Verordnung entsprechen. Luftfahrzeugbetreiber müssen entweder erklären, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen unter Einhaltung der geltenden EU-Durchführungsbestimmungen verbunden sind, oder im Besitz einer Zulassung bzw. eines Zeugnisses sein. In der Zulassung bzw. dem Zeugnis werden die dem Luftfahrzeugbetreiber gewährten Rechte vermerkt, und sie bzw. es kann geändert werden, um der Aufnahme oder dem Widerruf von Rechten Rechnung zu tragen. Zudem kann die Zulassung bzw. das Zeugnis eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn der Inhaber die geltenden Vorschriften und Verfahren der EU für die Erteilung und Aufrechterhaltung dieser Zulassung bzw. dieses Zeugnisses nicht mehr erfüllt.

5) *Flugplätze und Bodenabfertigung*

Flugplätze, sicherheitsrelevante Flugplatzausrüstung sowie der Flugplatzbetrieb und die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten und Vorfeldmanagementdiensten (AMS) auf Flugplätzen müssen den in Anhang VII und, falls anwendbar, den in Anhang VIII der Verordnung (EU) 2018/1139 festgelegten grundlegenden Anforderungen entsprechen. Die Vorschriften der EU gelten für Flugplätze, die sich in dem Gebiet befinden, auf das die Verträge Anwendung finden, und die alle folgenden Kriterien erfüllen:

- sie stehen der Öffentlichkeit zur Verfügung;
- sie werden für gewerblichen Luftverkehr genutzt; und
- sie verfügen über eine befestigte Instrumentenlandebahn von mindestens 800 m oder
- sind ausschließlich für Hubschrauber unter Verwendung von Instrumentenanflug- oder -abflugverfahren bestimmt.

Gemäß den Vorschriften der EU gelten gemeinsame Anforderungen für:

- die Gestaltung, die Instandhaltung und den Betrieb von Flugplätzen,
- einschließlich der auf diesen Flugplätzen verwendeten sicherheitsrelevanten Ausrüstung;
- die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb von sicherheitsrelevanter Flugplatzausrüstung, soweit diese auf den in den Anwendungsbereich der EU-Vorschriften fallenden Flugplätzen und für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten und Vorfeldmanagementdiensten auf diesen Flugplätzen genutzt wird oder werden soll;
- den Schutz der Umgebung der genannten Flugplätze, unbeschadet des Unionsrechts und des Rechts der Mitgliedstaaten zum Umweltschutz und zur Flächennutzungsplanung.

6) *Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste (ATM/ANS), einschließlich der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums*

Die Erbringung von ATM/ANS muss den grundlegenden Anforderungen nach Anhang VIII und, falls anwendbar, Anhang VII entsprechen. Luftfahrzeuge, die im einheitlichen europäischen Luftraum betrieben werden, mit Ausnahme derjenigen, die für die in Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/1139 genannten Tätigkeiten eingesetzt werden, müssen den grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang VIII Nummer 1 entsprechen. Anbieter von ATM/ANS benötigen eine Zulassung bzw. ein Zeugnis, in der bzw. dem die gewährten Rechte vermerkt sind, sobald sie die Einhaltung der geltenden EU-

Vorschriften nachgewiesen haben. Auch von Organisationen, die an der Konstruktion, der Herstellung und der Instandhaltung von ATM/ANS-Systemen und ATM/ANS-Komponenten beteiligt sind, kann verlangt werden, dass sie eine Zulassung bzw. ein Zeugnis besitzen.

Die EASA ist die zuständige Behörde für die Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung in Bezug auf bestimmte ATM/ANS-Anbieter und Ausbildungsorganisationen für Fluglotsen – einschließlich europaweiter Anbieter – sowie Organisationen, die an der Konstruktion, der Herstellung und der Instandhaltung von ATM/ANS-Systemen und ATM/ANS-Komponenten beteiligt sind.

Die EASA leistet der Kommission gemäß Artikel 93 der Verordnung (EU) 2018/1139 technische Hilfe bei der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums.

7) *Fluglotsen*

Fluglotsen, die mit der Erbringung von ATM/ANS befasst sind, sowie Personen, Organisationen und synthetische Übungsgeräte, die zur Ausbildung, Prüfung, Überprüfung und medizinischen Untersuchung dieser Fluglotsen eingesetzt werden, müssen den grundlegenden Anforderungen nach Anhang VIII der Verordnung (EU) 2018/1139 entsprechen. Fluglotsen benötigen eine Fluglotsenlizenz sowie ein entsprechendes Tauglichkeitszeugnis für Fluglotsen, in der bzw. dem die ihnen gewährten Rechte vermerkt sind und die bzw. das geändert werden kann, um der Aufnahme oder dem Widerruf von Rechten Rechnung zu tragen, und die bzw. das eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden kann, wenn der Inhaber die geltenden Vorschriften und Verfahren der EU für die Erteilung und Aufrechterhaltung einer Lizenz oder eines Tauglichkeitszeugnisses nicht mehr erfüllt. Ausbildungsorganisationen für Fluglotsen und flugmedizinische Zentren benötigen eine Zulassung bzw. ein Zeugnis. Für die praktische Ausbildung und für die Beurteilung der praktischen Fertigkeiten von Fluglotsen zuständige Personen sowie flugmedizinische Sachverständige müssen ebenfalls bestimmte Anforderungen hinsichtlich ihrer Befähigung erfüllen.

8) *Unbemannte Luftfahrzeuge*

Die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen und ihren Motoren, Propellern, Teilen, ihrer nicht eingebauten Ausrüstung und der Ausrüstung zu ihrer Fernsteuerung sowie das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal einschließlich Fernpiloten und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen müssen den grundlegenden Anforderungen gemäß [Anhang IX](#) und gegebenenfalls den grundlegenden Anforderungen gemäß den Anhängen II, IV und V der Verordnung (EU) 2018/1139 entsprechen. Unter Berücksichtigung der Art der betreffenden Tätigkeit und des mit ihr verbundenen Risikos, der betrieblichen Merkmale des betreffenden unbemannten Luftfahrzeugs und der Merkmale des Betriebsgebiets kann für die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen und ihren Motoren, Propellern, Teilen, ihrer nicht eingebauten Ausrüstung und der Ausrüstung zu ihrer Fernsteuerung sowie für das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal einschließlich Fernpiloten und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen eine Zulassung bzw. ein Zeugnis verlangt werden. In der Zulassung bzw. dem Zeugnis werden die sicherheitsbezogenen Einschränkungen, Betriebsbedingungen und Rechte vermerkt, und sie bzw. es kann geändert werden, um Einschränkungen, Bedingungen und Rechte hinzuzufügen oder zu widerrufen, und sie bzw. es kann eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen werden, wenn der Inhaber die Bedingungen, Vorschriften und Verfahren für die Erteilung oder Aufrechterhaltung dieser Zulassung bzw. dieses Zeugnisses nicht mehr erfüllt.

9) *Drittlandsbetreiber*

In [Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c](#) der Verordnung (EU) 2018/1139 genannte Luftfahrzeuge sowie ihre Besatzung und ihr Betrieb müssen geltenden ICAO-Richtlinien entsprechen. Sind diesbezügliche Richtlinien nicht vorhanden, müssen diese Luftfahrzeuge, ihre Besatzung und ihr Betrieb in Bezug auf andere Luftfahrzeuge als unbemannte Luftfahrzeuge die in den Anhängen II, IV und V der Verordnung (EU) 2018/1139 festgelegten grundlegenden Anforderungen erfüllen. In Bezug auf unbemannte Luftfahrzeuge müssen sie die in [Anhang IX](#) festgelegten grundlegenden Anforderungen und gegebenenfalls die in den Anhängen II, IV und V der genannten Verordnung festgelegten grundlegenden Anforderungen erfüllen.

10) Forschung und Innovation (FuI)

Mit der Verordnung (EU) 2018/1139 erhielt die EASA eine Reihe wichtiger neuer Zuständigkeiten. Auf dem Gebiet der FuI unterstützt die Agentur die Kommission und die Mitgliedstaaten bei der Ermittlung der wichtigsten Forschungsthemen im Bereich der Zivilluftfahrt im Hinblick auf die Gewährleistung der Kohärenz und Koordinierung zwischen öffentlich finanzierter Forschung und Entwicklung und den Maßnahmen, die unter die genannte Verordnung fallen. Die EASA unterstützt die Kommission bei der Festlegung und Durchführung der einschlägigen Rahmenprogramme der Union für Forschung und Innovation und der jährlichen und mehrjährigen Arbeitsprogramme, einschließlich der Durchführung von Bewertungsverfahren, der Überprüfung der finanzierten Projekte und der Auswertung der Ergebnisse von Projekten im Bereich Forschung und Innovation. Darüber hinaus führt die Agentur auf die Zivilluftfahrt bezogene Teile des EU-Rahmenprogramms für Forschung und Innovation durch und beteiligt sich ad hoc an Forschungstätigkeiten, die im Einklang mit den Aufgaben der Agentur und den Zielen der Verordnung (EU) 2018/1139 stehen.

Die europäische Luftfahrtbranche hat in den letzten Jahrzehnten eine erfolgreiche Entwicklung durchlaufen, sodass Europa heute eine führende Position im globalen Wettbewerb einnimmt. Wesentliche Elemente sind die FuI-Programme der EU im Bereich der Luftfahrt sowie die Forschungsaktivitäten der Mitgliedstaaten und der Branche. Diese Initiativen stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem sowohl im EASP als auch im EPAS geäußerten Ziel, ein Höchstmaß an Sicherheit, Gefahrenabwehr und Umweltschutz in Europa zu gewährleisten.

Neue Technologien und Konzepte entstehen in beispiellosem Tempo. Im Rahmen der europäischen und nationalen FuI-Programme, darunter Clean Sky/Clean Aviation und SESAR, werden neue Luftfahrtkonzepte und -lösungen entwickelt, die vor ihrer Anwendung in Europa und in Drittländern zertifiziert bzw. zugelassen werden müssen. Darüber hinaus bringen neue Marktteilnehmer, insbesondere im Bereich Drohnen, neue Anforderungen für die europäische Luftfahrtbranche mit sich und erfordern neue Regulierungsmaßnahmen auf europäischer Ebene.

Durch das europäische Flugsicherheitssystem wird die Einführung dieser neuen Lösungen und generell die sichere Integration neuer Technologien und Konzepte unterstützt.

Was den EPAS betrifft, so ergeben sich die Forschungsprojekte, die Teil des Plans werden, aus der Liste der vorrangigen Themen der Forschungsagenda, für die eine Finanzierungsquelle gesichert ist oder bei denen davon auszugehen ist, dass das betreffende Projekt bis zum Beginn des Bezugszeitraums des jeweiligen EPAS finanziert wird.¹³

¹³ Weitere Informationen über die Forschungsaktivitäten der Agentur sind auf der Website der EASA zu finden: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/research>.

Das Programm „Data4Safety“ bietet eine wertvolle Quelle für die Ermittlung relevanter Daten (Flugdaten, Verkehrsdaten, Wetterdaten, Sicherheitsberichte usw.), die in aggregierter Form zur Unterstützung von Forschungsprojekten gemäß Artikel 72 der Verordnung (EU) 2018/1139 zur Verfügung stehen; in diesem Artikel wird die EASA aufgefordert, Sicherheitsdaten zu sammeln und zu analysieren, um Risiken zu ermitteln und die Sicherheitsleistung des europäischen Flugsicherheitsystems zu messen.

11) Zusammenhänge zwischen Flugsicherheit und Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt, einschließlich Cybersicherheit

Gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 arbeiten die Kommission, die Agentur und die Mitgliedstaaten bei Fragen, die die Gefahrenabwehr (Luftsicherheit) in der Zivilluftfahrt, einschließlich Cybersicherheit, betreffen, zusammen, sofern Zusammenhänge zwischen Flugsicherheit und Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt bestehen. Zudem kann die EASA – sofern sie über die entsprechende Fachkenntnis in Sicherheitsfragen verfügt – der Kommission technische Hilfe bei der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴¹ und anderer einschlägiger Rechtsvorschriften der Union leisten. Um zum Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen beizutragen, reagiert die Agentur erforderlichenfalls unmittelbar auf ein dringendes Problem, indem sie Maßnahmen bezüglich der Lufttüchtigkeits- und Umweltzertifizierung ergreift, um Schwachstellen in der Konstruktion von Luftfahrzeugen zu beseitigen, und Abhilfemaßnahmen empfiehlt, die von den zuständigen nationalen Luftfahrtbehörden oder den natürlichen und juristischen Personen, die unter die Verordnung (EU) 2018/1139 fallen, zu ergreifen sind, und/oder einschlägige Informationen an diese Behörden und Personen verbreitet, sofern das Problem den Betrieb von Luftfahrzeugen betrifft, einschließlich Risiken für die Zivilluftfahrt, die im Zusammenhang mit Konfliktgebieten entstehen.

12) Internationale Zusammenarbeit

Aufgrund von internationalen Abkommen im Luftfahrtsektor erstreckt sich der Regelungsrahmen der EU auch auf Drittländer und -regionen weltweit. Im Rahmen dieser Abkommen wird entweder eine vollständige Angleichung der Regelungen an die geltenden EU-Vorschriften angestrebt, um den Luftfahrtbinnenmarkt der EU um diese Drittländer und -regionen zu erweitern, oder es werden Vorschriften und Verfahren für die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen bzw. Zeugnissen festgelegt. In diesem Zusammenhang ist zu betonen, dass die Kommission und die EASA Drittländern und -regionen umfangreiche technische Hilfe bei der Umsetzung des geltenden EU-Luftfahrtrechts leisten. Diese Unterstützung trägt zur Harmonisierung von Vorschriften, zur gegenseitigen Anerkennung von Zulassungen bzw. Zeugnissen im Interesse der europäischen Wirtschaft und zur Verbreitung der europäischen Flugsicherheitsnormen bei. Die Agentur arbeitet mit den zuständigen Behörden von Drittländern und mit internationalen Organisationen zusammen und schließt Arbeitsvereinbarungen mit ihnen.

Im Kontext der ICAO unterstützt die EASA die Mitgliedstaaten bei der Ausübung ihrer Rechte und der Erfüllung ihrer Verpflichtungen aus internationalen Vereinbarungen in Bezug auf Angelegenheiten, die unter diese Verordnung fallen, insbesondere bezüglich ihrer Rechte und Verpflichtungen aufgrund des Abkommens von Chicago.

Die Agentur fungiert als regionale Sicherheitsaufsichtsorganisation im Rahmen der ICAO (siehe vorstehenden Abschnitt 1.2).

13) Luftfahrtkrisenmanagement

Die Kommission sowie die EASA haben gemäß Artikel 91 der Verordnung (EU) 2018/1139 im Rahmen ihrer Zuständigkeiten unverzüglich Maßnahmen ergriffen, um zu einer raschen Reaktion auf die COVID-19-Krise und zu deren Eindämmung beizutragen. Die EASA hat in

Abstimmung mit einschlägigen Interessenträgern eine Reihe von Anforderungen und Empfehlungen für die Mitgliedstaaten und die Luftfahrtakteure in Form von Sicherheitsanweisungen, Sicherheitsinformations-Bulletins, Leitlinien und Materialien zur Förderung der Sicherheit herausgegeben.

Unter anderem haben die EASA und das Europäische Zentrum für die Prävention und die Kontrolle von Krankheiten (ECDC) ein gemeinsames Dokument herausgegeben, in dem Maßnahmen festgelegt sind, mit denen der Gesundheitsschutz von Flugreisenden und Luftfahrtpersonal sichergestellt werden soll, sobald die Luftfahrtunternehmen nach der gravierenden Unterbrechung aufgrund von COVID-19 den regulären Flugbetrieb wieder aufnehmen.¹⁴

14) Zusammenhänge zwischen Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt und sozioökonomischen Faktoren

Durch Artikel 89 der Verordnung (EU) 2018/1139 wurde die Anforderung eingeführt, dass *„[d]ie Kommission, die Agentur, die anderen Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union sowie die Mitgliedstaaten ... im Rahmen ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs [zusammenarbeiten], um zu gewährleisten, dass den Zusammenhängen zwischen der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt und den damit verbundenen sozioökonomischen Faktoren Rechnung getragen wird, u. a. bei Regelungsverfahren, der Aufsicht und der Umsetzung der Redlichkeitskultur ..., damit die sozioökonomischen Risiken für die Zivilluftfahrt angegangen werden“*.

Ferner ist die Agentur verpflichtet, alle drei Jahre einen Bericht *„mit einer objektiven Beurteilung der durchgeführten Aktionen und Maßnahmen, insbesondere derjenigen, bei denen es um die Zusammenhänge zwischen Flugsicherheit und sozioökonomischen Faktoren geht“*, zu veröffentlichen.

Dies steht im Einklang mit dem europäischen Verfahren zum Management von Sicherheitsrisiken (SRM) – ein proaktives und datengestütztes Verfahren, mit dem Sicherheitsprobleme, einschließlich solcher, die sich aus sozioökonomischen Faktoren ergeben, systematisch ermittelt und bewertet werden sollen. Die EASA veröffentlichte ihren ersten Bericht nach Artikel 89 im Dezember 2021.¹⁵ Darin wurden insbesondere die sicherheitsrelevanten Auswirkungen von sozioökonomischen Faktoren in den Bereichen Beschäftigung und Arbeitsbedingungen, Gesundheit und Lebensstil sowie Bildung untersucht. Darüber hinaus wurden mögliche künftige Aktionen und Maßnahmen im Rahmen des EPAS aufgezeigt.

1.3.2.2. Maßnahmen der Agentur

Die Durchführung der Verordnung (EU) 2018/1139 und der auf ihrer Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte wird gegebenenfalls durch Zertifizierungsspezifikationen und andere Einzelspezifikationen, annehmbare Nachweisverfahren und Anleitungen unterstützt.

Zertifizierungsspezifikationen enthalten technische Standards, mit denen die Mittel zum Nachweis der Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte aufgezeigt werden. Sie werden für die Zertifizierung von Erzeugnissen, Personen und Organisationen verwendet. In

14 [COVID-19-Protokoll für den Gesundheitsschutz im Luftverkehr der EASA und des ECDC EASA \(europa.eu\)](#)

15 [EASA publishes study of socio-economic factors in relation to aviation safety | EASA \(europa.eu\)](#)

bestimmten in der Verordnung (EU) 2018/1139 genannten Fällen bilden einige Zertifizierungsspezifikationen die Zertifizierungsgrundlage für die Erteilung einer Zulassung bzw. eines Zeugnisses durch die EASA.

Einzelspezifikationen sind unverbindliche Standards, welche die Agentur zum Zwecke der Durchführung bestimmter Bestimmungen der Verordnung (EU) 2018/1139 und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte herausgibt, und zwar für Fälle, in denen gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 Einzelspezifikationen für die Compliance-Erklärung der Organisationen oder Personen, die einer solchen Erklärungspflicht unterliegen, verwendet werden müssen.

Annehmbare Nachweisverfahren sind von der Agentur herausgegebene unverbindliche Standards, anhand derer Organisationen die Einhaltung der Verordnung (EU) 2018/1139 und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte bzw. der Zertifizierungsspezifikationen und Einzelspezifikationen nachweisen.

Anleitungen sind von der Agentur herausgegebene unverbindliche Materialien, mit denen die Bedeutung von delegierten Rechtsakten oder Durchführungsrechtsakten, Zertifizierungsspezifikationen oder Einzelspezifikationen veranschaulicht werden soll und die der Auslegung der Verordnung (EU) 2018/1139, der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte sowie der Zertifizierungsspezifikationen und Einzelspezifikationen dienen sollen.

1.3.2.3. Flexibilitätsvorkehrungen

Die Luftfahrt ist eine komplexe Tätigkeit, sodass Vorschriften nicht allen Situationen Rechnung tragen können und eine gewisse Flexibilität erforderlich ist, damit die Durchführung von Tätigkeiten unter Aufrechterhaltung eines angemessenen Sicherheitsniveaus ermöglicht wird.

Zu diesem Zweck enthält die Verordnung (EU) 2018/1139 Flexibilitätsbestimmungen, gemäß denen die Mitgliedstaaten jeder natürlichen oder juristischen Person, die der Verordnung unterliegt, im Falle dringender unvorhersehbarer Umstände, die diese Person betreffen, oder im Falle dringender betrieblicher Erfordernisse dieser Person Ausnahmen von den für sie geltenden Anforderungen gewähren können, wenn alle der folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- diesen Umständen oder Erfordernissen kann nicht auf angemessene Weise unter Einhaltung der anwendbaren Anforderungen Rechnung getragen werden;
- Sicherheit, Umweltschutz und die Einhaltung der anwendbaren grundlegenden Anforderungen sind gewährleistet, erforderlichenfalls durch die Anwendung von Minderungsmaßnahmen;
- der Mitgliedstaat hat jegliche Gefahr einer Verzerrung der Marktbedingungen infolge der Gewährung der Ausnahme so weit wie möglich verringert;
- Anwendungsbereich und Dauer der Ausnahme sind auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt, und sie wird auf nicht diskriminierende Weise angewandt.

Wenn die Ausnahme für eine Dauer gewährt wurde, die acht aufeinanderfolgende Monate überschreitet, oder wenn ein Mitgliedstaat wiederholt dieselbe Ausnahme gewährt hat und deren gesamte Laufzeit acht Monate überschreitet, prüft die Agentur, ob die vorstehend genannten Bedingungen erfüllt sind, und übermittelt der Kommission innerhalb von drei Monaten nach Eingang der Mitteilung eine Empfehlung in Bezug auf das Ergebnis der Prüfung. Im Anschluss prüft die Kommission unter Berücksichtigung der Empfehlung, ob die genannten Bedingungen erfüllt sind. Ist die Kommission der Auffassung, dass diese

Bedingungen nicht erfüllt sind, oder stimmt sie mit dem Ergebnis der Bewertung durch die Agentur nicht überein, so erlässt sie innerhalb von drei Monaten nach dem Zeitpunkt der Annahme dieser Empfehlung einen Durchführungsrechtsakt, der ihren Beschluss enthält. Nach Mitteilung eines Durchführungsrechtsaktes, in dem bestätigt wird, dass diese Bedingungen nicht erfüllt sind, widerruft der betreffende Mitgliedstaat unverzüglich die gewährte Ausnahme.

Ist ein Mitgliedstaat der Auffassung, dass die Erfüllung der anwendbaren grundlegenden Anforderungen der Anhänge mit anderen Mitteln als denjenigen nachgewiesen werden kann, die in den auf der Grundlage dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten festgelegt sind, und diese Mittel maßgebliche Vorteile für die Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt und Effizienzgewinne für die Personen, die dieser Verordnung unterliegen, oder für die betreffenden Behörden bieten, so kann er der Kommission und der Agentur einen begründeten Antrag auf Änderung des betreffenden delegierten Rechtsakts oder Durchführungsrechtsakts vorlegen, damit die Verwendung dieser anderen Mittel gestattet wird. In diesem Fall richtet die Agentur unverzüglich eine Empfehlung hinsichtlich der Frage, ob der Antrag des Mitgliedstaats die vorstehend genannten Bedingungen erfüllt, an die Kommission. Sofern es erforderlich ist, prüft die Kommission unverzüglich und unter Berücksichtigung dieser Empfehlung eine Änderung des betreffenden delegierten Rechtsakts oder Durchführungsrechtsakts.

1.3.3. Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt

Die Vorschriften für die Untersuchung von Unfällen und Störungen sind auf europäischer Ebene festgelegt, und zwar in der Verordnung (EU) Nr. 996/2010¹⁶. Diese Verordnung gewährleistet ein hohes Niveau hinsichtlich Effizienz, Zweckmäßigkeit und Qualität europäischer Sicherheitsuntersuchungen in der Zivilluftfahrt, deren ausschließlicher Zweck die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen ohne Klärung der Schuld- oder Haftungsfrage ist. Die Verordnung stärkt die Zusammenarbeit zwischen den Sicherheitsuntersuchungsstellen durch die Einrichtung des Netzes der für die Sicherheitsinspektionen in der Zivilluftfahrt zuständigen Stellen (ENCASIA) und führt Bestimmungen für die Speicherung von Sicherheitsempfehlungen und dazugehörigen Reaktionen in einer EU-Datenbank ein.

Weitere Informationen über die Verfahren zur Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Europäischen Union enthält [Abschnitt 1.5](#).

1.3.4. Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt

Die Verordnung (EU) Nr. 376/2014¹⁷ enthält Vorschriften für die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen, die die in den bereichsspezifischen Durchführungsverordnungen enthaltenen Vorschriften für die Meldung von Ereignissen ergänzen. Mit dieser Rechtsvorschrift werden Anforderungen festgelegt, durch die eine ausgeprägte Meldekultur gefördert werden soll. Zudem enthält sie Verpflichtungen für die

16 Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG (ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35).

17 Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission (ABl. L 122 vom 24.4.2014, S. 18).

Branche, die Mitgliedstaaten und die EASA, Ereignisse zu erfassen und zu analysieren, um ihre Verfahren für das Sicherheitsmanagement zu unterstützen. Des Weiteren wird sichergestellt, dass Informationen angemessen geschützt und zwischen der EASA und den Mitgliedstaaten ausgetauscht werden. Die Verordnung enthält ferner Bestimmungen zur Förderung der Grundsätze einer Redlichkeitskultur („Just Culture“) in allen Mitgliedstaaten.

Und schließlich bildet die Arbeit des durch diese Verordnung eingerichteten Netzes von Analysten eine der Grundlagen des EPAS, wenn es darum geht festzulegen, welche Maßnahmen aus evidenzbasierter Sicht auf Unionsebene zu ergreifen sind. Diese Arbeit wiederum profitiert von den fortschrittlichen Analysetechniken der Plattform des Programms „Data4Safety“ sowie der Möglichkeit, Ereignisdaten gegebenenfalls mit anderen Datenquellen zusammenzuführen; hierdurch wird die datengestützte Dimension dieser Arbeit verstärkt und eine bessere systemweite Ermittlung und Bewertung der Risiken ermöglicht.

1.3.5. Liste der Europäischen Union von Luftfahrtunternehmen, gegen die in der EU eine Betriebsuntersagung ergangen ist

Die Verordnung (EG) Nr. 2111/2005¹⁸ enthält Bestimmungen zur Erstellung und Veröffentlichung einer auf gemeinsamen Kriterien beruhenden EU-Liste von Luftfahrtunternehmen, gegen die aus Sicherheitsgründen eine Betriebsuntersagung in der Union erlassen wurde. Bei der [Liste der betroffenen Luftfahrtunternehmen](#)¹⁹, die auf der Grundlage der Verordnung angenommen wurde, handelt es sich selbst wiederum um eine Verordnung und sie ist daher unmittelbar in den Mitgliedsstaaten anwendbar. Die Liste der Luftfahrtunternehmen, die einer Betriebsuntersagung unterliegen, wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission²⁰ eingeführt. Sie wird regelmäßig aktualisiert.

Bei der Aktualisierung der Liste wird die Kommission vom „Flugsicherheitsausschuss“ unterstützt, der sich aus technischen Sachverständigen im Bereich der Flugsicherheit aus allen Mitgliedstaaten der EASA zusammensetzt und in dem die Kommission den Vorsitz führt. Auf Vorschlag der Kommission nimmt der Flugsicherheitsausschuss seine Stellungnahme mit qualifizierter Mehrheit an.²¹

Die Entscheidung über die Aufnahme oder Streichung eines Luftfahrtunternehmens (oder einer Gruppe von im selben Staat zugelassenen Luftfahrtunternehmen) wird auf der Grundlage der gemeinsamen Kriterien der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 getroffen. Bei diesen Kriterien werden beispielsweise folgende Faktoren berücksichtigt: Sicherheitsmängel

18 Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15).

19 Weitere Informationen sind unter folgendem Link abrufbar: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_en.htm

20 Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission vom 22. März 2006 zur Erstellung der in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist (ABl. L 84 vom 23.3.2006, S. 14).

21 Einzelheiten zum Verfahren enthält die Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

bei einem Luftfahrtunternehmen, die fehlende Fähigkeit oder Bereitschaft eines Luftfahrtunternehmens oder der für die Aufsicht zuständigen Behörden zur Behebung von Sicherheitsmängeln, von Drittländern verhängte Betriebsuntersagungen, von Drittländern oder internationalen Organisationen (ICAO) erstellte Prüfberichte und fundierte Informationen über Unfälle. Bei allen Kriterien werden die einschlägigen Flugsicherheitsnormen berücksichtigt, d. h. entweder die Richtlinien und Empfehlungen der ICAO im Falle von Drittlandbetreibern oder das EU-Recht im Falle von europäischen Betreibern.

1.4. Verantwortlichkeiten und Rechenschaftspflichten bezüglich der Flugsicherheit in der Europäischen Union

1.4.1. Entscheidungsfindung in der Europäischen Union

Artikel 100 Absatz 2 AEUV ermöglicht unter anderem die Annahme von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt, die vom Europäischen Parlament und vom Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren und nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses und des Ausschusses der Regionen anzunehmen sind.

Entsprechende Rechtsvorschriften werden von der Kommission vorgeschlagen, die das Initiativrecht besitzt, und dem Europäischen Parlament und dem Rat als den beiden gesetzgebenden Organen vorgelegt. Das von den europäischen Bürgerinnen und Bürgern gewählte Europäische Parlament und der Rat, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt, können – vorbehaltlich der Bestimmungen der Verträge – Änderungen an dem von der Kommission vorgeschlagenen Text vornehmen. Die Annahme durch die beiden gesetzgebenden Organe setzt deren letztliche Einigung auf einen entsprechenden Wortlaut voraus.

Wenn sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat den endgültigen Text gebilligt haben, wird er gemeinsam von den Präsidenten und den Generalsekretären beider Organe unterzeichnet. Nach der Unterzeichnung werden die Texte im Amtsblatt veröffentlicht.

Verordnungen sind in der gesamten EU ab dem Zeitpunkt, der in der im Amtsblatt veröffentlichten Fassung angegeben ist, unmittelbar verbindlich.

Rechtsakte, die gemäß dem vorstehend beschriebenen Verfahren angenommen wurden, können delegierte Befugnisse und Durchführungsbefugnisse der Kommission umfassen. Die Kommission verfügt über solche Befugnisse nur dann, wenn der Basisrechtsakt dies vorsieht.

Für den Erlass von delegierten Rechtsakten wurde eine spezielle Sachverständigengruppe eingesetzt, in der die Kommission nach eingehender Erörterung der Regelungsvorschläge mit Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten die delegierten Rechtsakte erlässt. Für den Erlass von Durchführungsrechtsakten wurde ein spezieller Ausschuss²² zur Annahme von Entwürfen von Durchführungsrechtsakten zu den Verordnungen (EU) 2018/1139 und (EU) Nr. 376/2014 eingerichtet, in dem die Kommission Verordnungsentwürfe vorlegt, die zumeist auf Vorschlägen der EASA (den sogenannten Stellungnahmen) beruhen, die vor ihrer Veröffentlichung durch die Agentur einer umfassenden Konsultation der Interessenträger unterzogen wurden. Der Verordnungsentwurf wird in diesem Regelungsausschuss erörtert, der sich aus Vertretern der 27 Mitgliedstaaten zusammensetzt und dem gemäß dem EWR-

²² Ausschuss für die Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsvorschriften für die Zivilluftfahrt – „Ausschuss der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit: EASA-Ausschuss“.

Abkommen²³ und dem Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr²⁴ auch Vertreter Islands, Liechtensteins, Norwegens, der Schweiz und der EFTA-Überwachungsbehörde als Beobachter angehören. Gibt der Ausschuss eine positive Stellungnahme zu den von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen ab, wird die Durchführungsverordnung angenommen.

Im Bereich der Sicherheit in der Zivilluftfahrt ist ein weiterer Ausschuss von Bedeutung: der „Flugsicherheitsausschuss“, der an der Aktualisierung der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die nach der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 eine Betriebsuntersagung ergangen ist, beteiligt ist. Darüber hinaus ist der Ausschuss für den einheitlichen europäischen Luftraum für die Verabschiedung der Vorschriften für das Leistungssystem zuständig, zu denen auch die Sicherheitsleistungsindikatoren für ATM/ANS zählen.

1.4.2. Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten bezüglich der Flugsicherheit innerhalb des europäischen Sicherheitssystems

1.4.2.1. Zusammenfassung der Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten im europäischen Sicherheitssystem

23 Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum (ABl. L 1 vom 3.1.1994, Anhang XIII – S. 1).

24 Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr (ABl. L 114 vom 30.4.2002, S. 73).

Tabelle 2. Zuständige Behörden gemäß EU-Vorschriften

ZUSTÄNDIGKEITS- BEREICH	MITGLIEDSTAATEN	EASA
Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und Umweltschutz in Bezug auf - Flugzeuge, - Drehflügler, - Segelflugzeuge, - Ballone, - Luftschiffe, - e-VTOL-Luftfahrzeuge	Lufttüchtigkeitszertifizierung von (einzelnen) Luftfahrzeugen	Musterzulassung von Luftfahrzeugen, Motoren und Propellern
	Lärmbescheinigung von (einzelnen) Luftfahrzeugen	Zertifizierung von Bau- und Ausrüstungsteilen
	entfällt	Zertifizierung und Beaufsichtigung von Entwicklungsbetrieben
	Zertifizierung und Beaufsichtigung von Herstellungsbetrieben, mit Ausnahme derer, für die die EASA die zuständige Behörde ist	Zertifizierung und Beaufsichtigung von Herstellungsbetrieben in Drittländern Zertifizierung und Beaufsichtigung von Herstellungsbetrieben in der EU, deren Zulassung bzw. Zeugnis gemäß Artikel 64 oder 65 der Grundverordnung übertragen wurde ²⁵
	Zertifizierung und Beaufsichtigung von Instandhaltungsbetrieben (Teil-145), mit Ausnahme derer, für die die EASA die zuständige Behörde ist	Zertifizierung und Beaufsichtigung von Instandhaltungsbetrieben in Drittländern (Teil-145) Zertifizierung und Beaufsichtigung von Instandhaltungsbetrieben in der EU (Teil-145), deren Zulassung bzw. Zeugnis gemäß Artikel 64 oder 65 der Grundverordnung übertragen wurde
	Zertifizierung und Beaufsichtigung von kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisationen (Teil-CAO), mit Ausnahme derer, für die die EASA die zuständige Behörde ist	Zertifizierung und Beaufsichtigung von kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisationen in Drittländern (Teil-CAO) Zertifizierung und Beaufsichtigung von kombinierten Lufttüchtigkeitsorganisationen in der EU (Teil-CAO), deren Zulassung bzw. Zeugnis gemäß Artikel 64 oder 65 der Grundverordnung übertragen wurde
Zertifizierung und Beaufsichtigung von Organisationen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Teil-CAMO), mit Ausnahme derer, für die die EASA die zuständige Behörde ist	Zertifizierung und Beaufsichtigung von Organisationen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit in	

25 Artikel 64: Neuzuweisung der Zuständigkeit auf Ersuchen der Mitgliedstaaten – Artikel 65: Neuzuweisung der Zuständigkeit auf Ersuchen von Organisationen, die in mehr als einem Mitgliedstaat tätig sind.

	Lizenzierung des freigabeberechtigten Personals	Drittländern (Teil-CAMO) Zertifizierung und Beaufsichtigung von Organisationen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit in der EU, deren Zulassung bzw. Zeugnis gemäß Artikel 64 oder 65 der Grundverordnung übertragen wurde
	Zertifizierung und Beaufsichtigung von Ausbildungsbetrieben für Instandhaltungspersonal (Teil-147), mit Ausnahme derer, für die die EASA die zuständige Behörde ist	entfällt Zertifizierung und Beaufsichtigung von Ausbildungsbetrieben für Instandhaltungspersonal in Drittländern (Teil-147) Genehmigung von Ausbildungsbetrieben für Instandhaltungspersonal in der EU (Teil-147), deren Zulassung bzw. Zeugnis gemäß Artikel 64 oder 65 der Grundverordnung übertragen wurde
Flugbetrieb	entfällt	Genehmigung für Drittlandsbetreiber (gewerblicher Luftverkehr)
	Zertifizierung und Beaufsichtigung von gewerblichen Luftverkehrsbetreibern/Inhabern von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC), mit Ausnahme derer, für die die EASA die zuständige Behörde ist	Zertifizierung und Beaufsichtigung von gewerblichen Luftverkehrsbetreibern, deren AOC gemäß Artikel 64 oder 65 der Grundverordnung übertragen wurde
	Beaufsichtigung/Genehmigung von sonstigen Betreibern (nichtgewerblicher Betrieb, spezialisierter Flugbetrieb), mit Ausnahme derer, für die die EASA die zuständige Behörde ist	Beaufsichtigung/Genehmigung von sonstigen Betreibern, deren Beaufsichtigung gemäß Artikel 64 oder 65 der Grundverordnung übertragen wurde
Flugbesatzung und Flugtauglichkeit	Erteilung von Lizenzen und Tauglichkeitszeugnissen für Piloten	entfällt
	Bescheinigungen für Flugbegleiter	entfällt
	Zertifizierung und Beaufsichtigung von Ausbildungsorganisationen für Piloten, mit Ausnahme derer, für die die EASA die zuständige Behörde ist	Zertifizierung und Beaufsichtigung von Ausbildungsorganisationen für Piloten in Drittländern Zertifizierung und Beaufsichtigung von Ausbildungsorganisationen für Piloten in der EU, deren Zulassung bzw. Zeugnis gemäß Artikel 64 oder 65 der Grundverordnung übertragen wurde

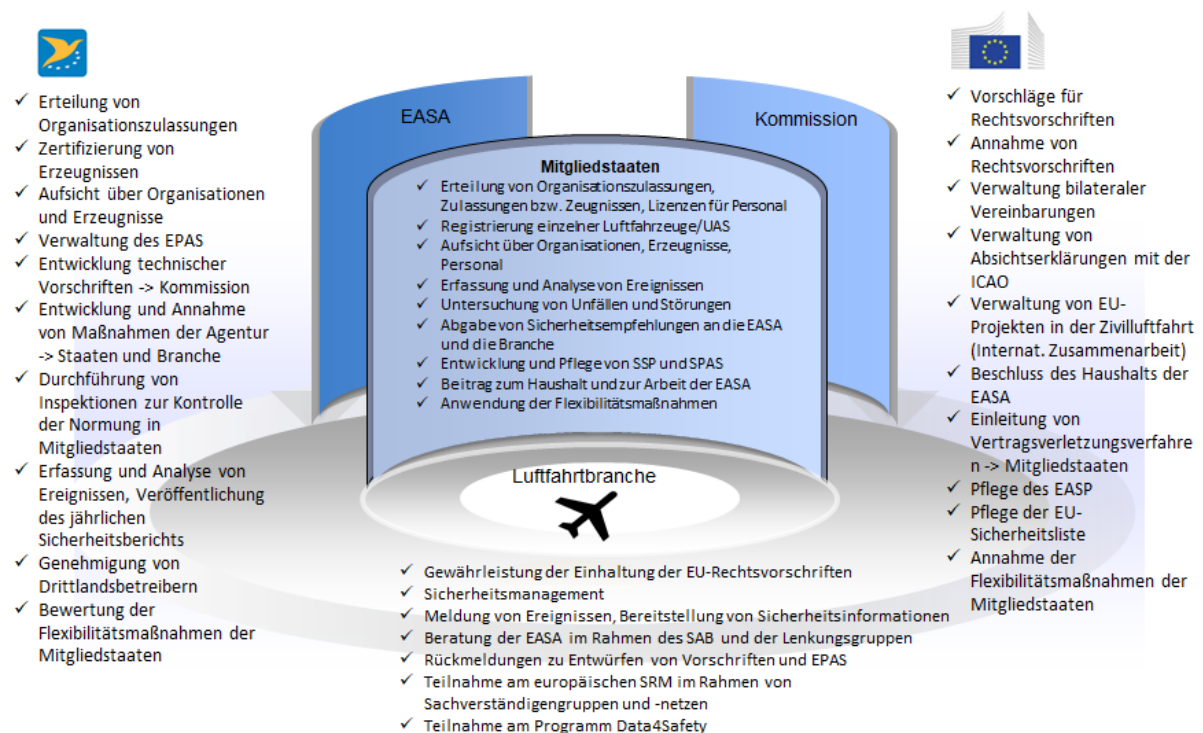
	Zertifizierung und Beaufsichtigung von flugmedizinischen Zentren, mit Ausnahme derer, für die die EASA die zuständige Behörde ist	Zertifizierung und Beaufsichtigung von flugmedizinischen Zentren in Drittländern
	Zertifizierung von Flugsimulationsübungsgeräten, mit Ausnahme derer, für die die EASA die zuständige Behörde ist	Zertifizierung von Flugsimulationsübungsgeräten: <ul style="list-style-type: none"> - die von durch die EASA zugelassenen Ausbildungseinrichtungen eingesetzt werden - die sich in einem Drittland befinden - die sich in einem Mitgliedstaat befinden, auf Antrag des Mitgliedstaats
	Zertifizierung von Ausbildern und Prüfern und von flugmedizinischen Sachverständigen	entfällt
ATM/ANS	Zertifizierung und Beaufsichtigung von ATM/ANS-Anbietern, mit Ausnahme derer, für die die EASA die zuständige Behörde ist	Zertifizierung von ATM/ANS-Anbietern in Drittländern Zertifizierung von europaweiten ATM/ANS-Anbietern, einschließlich des Netzmanagers und der Anbieter von Datendiensten
	entfällt	Zertifizierung und Beaufsichtigung in Bezug auf Zulassungen bzw. Zeugnisse für und Erklärungen betreffend bestimmte sicherheitskritische ATM/ANS-Ausrüstung
	Erteilung von Lizenzen und Tauglichkeitszeugnissen für Fluglotsen (einschließlich Ausbildern und Prüfern)	entfällt
	Zertifizierung von Ausbildungsorganisationen für Fluglotsen, mit Ausnahme derer, für die die EASA die zuständige Behörde ist	Zertifizierung von Ausbildungsorganisationen für Fluglotsen in Drittländern
	Zertifizierung von flugmedizinischen Sachverständigen und medizinischen Zentren	entfällt
Flugplätze (einschließlich Hubschrauberlandeplätze und Vertiports)	Zertifizierung von Flugplätzen und ihrer sicherheitskritischen Ausrüstung	Zertifizierung und Beaufsichtigung in Bezug auf Zulassungen bzw. Zeugnisse für und Erklärungen betreffend bestimmte sicherheitskritische Flugplatzausrüstung
	Zertifizierung von Flugplatzbetreibern und ihres Betriebs	entfällt

UAS (Drohnen)	Registrierung von UAS-Betreibern und zulassungspflichtigen UAS	Prüfung der Konstruktion von UAS, die in der Kategorie „speziell“ betrieben werden
	Betriebsgenehmigungen für UAS, die in der Kategorie „speziell“ betrieben werden	entfällt
	Erstmalige Ausstellung und fortlaufende Beaufsichtigung von Betreiberzeugnissen für Leicht-UAS	entfällt
	Erteilung von Lizenzen und Tauglichkeitszeugnissen für Fernpiloten, die UAS betreiben	entfällt
U-Space	Bewertung des Luftraumrisikos, Ausweisung von U-Space-Luftraum, dynamische Rekonfigurierung des Luftraums und damit verbundene Zuständigkeiten	entfällt
	Benennung und Zertifizierung des einzigen Anbieters von gemeinsamen Informationsdiensten	entfällt
	Zertifizierung von anderen Anbietern von U-Space-Diensten (USSP)	Zertifizierung von europaweiten USSP und USSP in Drittländern

Anmerkung:

Die Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit der Genehmigung/Zertifizierung in den verschiedenen Zuständigkeitsbereichen umfassen gegebenenfalls auch das Sicherheitsmanagement sowie das Informationssicherheitsmanagement. Die Einhaltung der geltenden Anforderungen wird im Rahmen der erstmaligen Zertifizierung/Genehmigung sowie der fortlaufenden Aufsicht überprüft und ist nicht Gegenstand einer gesonderten Genehmigung/Zulassung. Daher entspricht die Aufteilung der Verantwortlichkeiten für diese Bereiche der Aufteilung gemäß der Tabelle 2.

Abbildung 1. Beziehungen zwischen den Interessenträgern im europäischen Sicherheitssystem



1.4.2.2. Die Mitgliedstaaten

Gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ist der Rat, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt, eines der beiden gesetzgebenden Organe neben dem Europäischen Parlament (siehe [Abschnitt 1.3.1](#)). Auch bei Durchführungsrechtsakten sind die Mitgliedstaaten (nicht jedoch der Rat als solcher) über die Regelung zum Ausschussverfahren am Entscheidungsprozess beteiligt (siehe [Abschnitt 1.4.1](#)).

Nach dem derzeitigen Stand des Unionsrechts sind die Mitgliedstaaten verantwortlich für die Regulierung folgender Bereiche:

- Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen nach Anhang I der Verordnung (EU) 2018/1139 (z. B. bestimmte historische Luftfahrzeuge, experimentelle Luftfahrzeuge, leichte Luftfahrzeuge usw.);
- Betrieb von Luftfahrzeugen, die für Tätigkeiten oder Dienste für das Militär, den Zoll, die Polizei, Such- und Rettungsdienste, die Brandbekämpfung, die Grenzkontrolle und Küstenwache oder ähnliche Tätigkeiten oder Dienste eingesetzt werden, sofern ein Mitgliedstaat nicht beschlossen hat, die Anforderungen der EU gemäß Artikel 2 Absatz 6 der Verordnung (EU) 2018/1139 anzuwenden;
- ATM/ANS, einschließlich Systemen und Komponenten, die vom Militär gestellt oder bereitgestellt werden, sofern ein Mitgliedstaat nicht beschlossen hat, die Anforderungen der EU gemäß Artikel 2 Absatz 6 der Verordnung (EU) 2018/1139 anzuwenden;
- Flugplätze, die vom Militär kontrolliert und betrieben werden, sofern ein Mitgliedstaat nicht beschlossen hat, die Anforderungen der EU gemäß Artikel 2 Absatz 6 der Verordnung (EU) 2018/1139 anzuwenden;

Anmerkung: Unbeschadet nationaler Sicherheits- und Verteidigungserfordernisse müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die in Buchstabe c genannten ATM/ANS-Dienste, die für den zivilen Luftverkehr erbracht werden, sowie die in Buchstabe d genannten Einrichtungen, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen, ein Niveau der Sicherheit und Interoperabilität mit zivilen Systemen aufweisen, das ebenso wirksam ist wie das durch die Anwendung der grundlegenden Anforderungen nach Verordnung (EU) 2018/1139 erreichte Niveau.

- e) Flugplätze, die mindestens eines der folgenden Kriterien nicht erfüllen:
 - i) der Öffentlichkeit zur Verfügung stehend;
 - ii) für den gewerblichen Luftverkehr genutzt;
 - iii) Betrieb mit Instrumentenanflug- oder -abflugverfahren und
 - a) mit einer befestigten Start- und Landebahn von mindestens 800 m oder
 - b) ausschließlich von Hubschraubern genutzt;
- f) auf Beschluss des Mitgliedstaats Flugplätze, die alle Kriterien erfüllen, die in Buchstabe e Ziffer i bis Ziffer iii aufgeführt sind, jedoch nicht mehr als 10 000 Fluggäste im gewerblichen Luftverkehr oder nicht mehr als 850 Flugbewegungen im Frachtbetrieb pro Jahr abfertigen.
- g) Maßnahmen zur Flugzeitbeschränkung für die Gebiete, die nicht unter EU-Recht fallen (vgl. Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012).

Nach Artikel 2 Absatz 6 der Verordnung (EU) 2018/1139 kann ein Mitgliedstaat entscheiden, jeden bzw. jede Kombination der Abschnitte 1, 2, 3 oder 7 des Kapitels III auf einige oder alle der in Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung genannten Tätigkeiten und das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen anzuwenden, wenn er der Auffassung ist, dass diese Bestimmungen angesichts der Merkmale der betreffenden Tätigkeiten, des betreffenden Personals und der betreffenden Organisationen und des Zwecks und Inhalts der betreffenden Bestimmungen tatsächlich angewandt werden können. Durch diese sogenannte Opt-in-Möglichkeit können die Mitgliedstaaten flexibel darüber entscheiden, in welchen Bereichen es aus Gründen der Flugsicherheit, der Interoperabilität oder zur Erzielung von Effizienzgewinnen effizienter sein kann, Unionsrecht anzuwenden.

Während der größte Teil der Flugsicherheitsvorschriften auf Ebene der Europäischen Union angenommen wird, sind die Mitgliedstaaten für die Gewährleistung der Flugsicherheit in ihrem Hoheitsgebiet und Luftraum verantwortlich. Die meisten durch die Verordnung (EU) 2018/1139 und ihre Durchführungsbestimmungen vorgeschriebenen Zertifizierungsaufgaben werden auf nationaler Ebene durchgeführt, wie z. B. Genehmigungen von nationalen Organisationen und die Lizenzierung von Personal. Die Mitgliedstaaten beaufsichtigen dieses Personal und diese Organisationen, führen Audits, Bewertungen und Inspektionen durch und ergreifen Maßnahmen zur Verhinderung von Verstößen.

In bestimmten Bereichen werden Zeugnisse und Zulassungen jedoch auf Ebene der Europäischen Union erteilt. In diesen Bereichen haben die Mitgliedstaaten die Zuständigkeiten, die ihnen nach dem Abkommen von Chicago obliegen, an die EU delegiert (für Einzelheiten siehe Abbildung 2).

Gemäß Artikel 64 Absatz 7 der Verordnung (EU) 2018/1139 gelten die Neuzuweisungen der Zuständigkeit auf der Grundlage dieses Artikels unbeschadet der Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen des Abkommens von Chicago. Wenn ein Mitgliedstaat aufgrund dieses Artikels die Zuständigkeit für die Aufgaben, die ihm aus dem Abkommen von Chicago

erwachsen, neu zuweist, so teilt er der ICAO mit, dass die Agentur oder ein anderer Mitgliedstaat in seinem Namen die Funktionen und Pflichten ausübt, die ihm im Rahmen des Abkommens von Chicago zugeschrieben wurden.

Darüber hinaus sind die Mitgliedstaaten gemäß ICAO-Richtlinien und im Einklang mit Kapitel II der Verordnung (EU) 2018/1139 für die Ausarbeitung eines staatlichen Sicherheitsprogramms verantwortlich, das auf das europäische Flugsicherheitsprogramm abgestimmt ist und die Verwirklichung des europäischen Flugsicherheitssystems unterstützt.

1.4.2.3. Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA)

Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit wurde 2002 errichtet, um in allen von der Verordnung (EU) 2018/1139 erfassten Bereichen für bessere Verfahren zu sorgen, damit bestimmte auf EU-Ebene durchgeführte Aufgaben von einer einzigen speziellen Fachinstanz wahrgenommen werden. Das Personal der EASA umfasst mehr als 800 Luftfahrtexperten und Verwaltungsfachleute aus allen Mitgliedstaaten. Der Hauptsitz befindet sich in Köln mit einem Büro in Brüssel und fünf weiteren Büros in Washington (USA), Montreal (Kanada), Peking (China), Panama City (Panama) und Singapur.

Die EASA ist in technischen Fragen unabhängig und verfügt über rechtliche, verwaltungstechnische und finanzielle Autonomie. Sie besitzt Rechtspersönlichkeit und übt die ihr durch die Verordnung (EU) 2018/1139 übertragenen Aufgaben und Zuständigkeiten aus.

Der Verwaltungsrat der EASA, der sich aus Vertretern der 27 EU-Mitgliedstaaten sowie Islands, Liechtensteins, Norwegens, der Schweiz und der Kommission zusammensetzt, legt das Arbeitsprogramm der EASA fest, stellt ihren Haushaltsplan auf und überwacht die Tätigkeiten der Agentur. Der Verwaltungsrat lädt auch Beobachter zu seinen Beratungen ein und bringt somit Nachbarstaaten der EU, die ein umfassendes Luftverkehrsabkommen mit der EU unterzeichnet haben, sowie die durch den EASA-Beirat vertretene Branche zusammen.

Die EASA fungiert als zuständige Behörde in den in Abbildung 2 aufgeführten Bereichen des Luftverkehrs. In diesem Zusammenhang ist die EASA seit 2003 für die Musterzulassung von Luftfahrzeugen in der EU zuständig. Die von der EASA erteilte Zulassung bestätigt, dass das Luftfahrzeugmuster die in EU-Rechtsvorschriften festgelegten Sicherheitsanforderungen erfüllt. Die EASA überwacht die Leistung der in Betrieb befindlichen Luftfahrzeugmuster während des gesamten Lebenszyklus der auf der Grundlage der Musterbauart hergestellten Luftfahrzeuge. Somit kann sie Maßnahmen anordnen, wenn sie einen unsicheren Zustand festgestellt hat. Zu diesem Zweck gibt sie „Lufttüchtigkeitsanweisungen“ heraus, die an den Inhaber der Musterzulassung gerichtet sind und von den Betreibern im Rahmen der Instandhaltung ihrer jeweiligen Luftfahrzeuge befolgt werden müssen.

Die EASA nimmt darüber hinaus verschiedenen Aufgaben und Verantwortlichkeiten wahr, die in Abbildung 3 aufgeführt sind. Dazu zählen insbesondere die Ausarbeitung und Annahme von Stellungnahmen, die die Kommission bei der Entwicklung der technischen Teile von delegierten Verordnungen und Durchführungsverordnungen unterstützen.

Beim Verfassen dieser Stellungnahmen wird die EASA durch beratende Gremien unterstützt, die auch hinsichtlich des Inhalts, der Prioritäten und der Durchführung des Programms zum Erlass von Vorschriften (Rulemaking) der EASA im Zusammenhang mit dem EPAS zurate gezogen werden. Die Agentur erarbeitet und verabschiedet zudem die Maßnahmen (Zertifizierungsspezifikationen und andere Einzelspezifikationen, annehmbare Nachweisverfahren und Anleitungen), mit denen die Umsetzung dieser gemeinsamen technischen Vorschriften unterstützt wird.

Darüber hinaus führt die EASA Inspektionen zur Kontrolle der Normung in den Mitgliedstaaten durch, um die Anwendung der Bestimmungen der Verordnung (EU) 2018/1139 sowie ihrer Durchführungsbestimmungen durch die Mitgliedstaaten zu überwachen (siehe auch [Abschnitt 3.1.1](#)). Sie untersteht der Kommission, die auf der Grundlage technischer und rechtlicher Konsultationen mit der Agentur abschließend über die Einleitung von Durchsetzungsmaßnahmen bei Nichteinhaltung der Vorschriften entscheidet.

Im Bereich ATM/ANS leistet die EASA der Kommission technische Hilfe bei der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums, indem sie technische Inspektionen, Untersuchungen und Studien durchführt und einen Beitrag zur Umsetzung des ATM-Masterplans leistet, unter anderem durch Unterstützung bei der Entwicklung und Umsetzung des SESAR-Programms. Im Rahmen des SESAR-Programms trägt die EASA insbesondere den Erfordernissen im Zusammenhang mit der Regelung und Umsetzung der wesentlichen betrieblichen Änderungen und anderer technischer Neuerungen – wie z. B. technischen Lösungen für den U-Space, Virtualisierung, Cloud-basierter Architektur und Tower-Fernbetrieb – Rechnung, indem sie die Nutzung neuer Arbeitsmethoden, betriebliche Verbesserungen und den Einsatz von durch SESAR entwickelten Technologien ermöglicht. Zudem unterstützt die EASA den gesamten SESAR-Innovationszyklus, indem sie die vorgeschlagenen Systeme bewertet und die eingeführten Lösungen überwacht. Diese bilden die Bausteine der künftigen europäischen Luftraumarchitektur zur Förderung von Sicherheit, Effizienz und Umweltverträglichkeit. Des Weiteren führt die EASA im Namen der Kommission die Aufsicht über den Netzmanager für die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes des einheitlichen europäischen Luftraums.

Darüber hinaus trägt die EASA zur Umsetzung des Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen bei, insbesondere indem sie Anleitungen für die sicherheitsrelevanten Elemente des Leistungssystems des einheitlichen europäischen Luftraums im Bereich Flugverkehrsmanagement bereitstellt (siehe Abschnitt 2.3.1).

Zudem besitzt die EASA die Befugnis zur Genehmigung gewerblicher Luftfahrtunternehmen aus Drittländern, die Flüge in die, aus den oder innerhalb der 31 EASA-Staaten durchführen. Die EASA übernimmt nur den sicherheitsrelevanten Teil der Bewertung ausländischer Betreiber. Betriebsgenehmigungen werden weiterhin von den nationalen Behörden erteilt. Ferner koordiniert die EASA das europäische Programm für Vorfeldinspektionen „SAFA“ (Safety Assessment of Foreign Aircraft) in Bezug auf die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittländern, die Flughäfen in der Union anfliegen.

Generell berät die EASA die Kommission und die Mitgliedstaaten in technischen Fragen, wenn dies angebracht ist. Überdies ist die Agentur die Durchführungsstelle für technische Hilfe in den Bereichen Flugsicherheit und Flugverkehrsmanagement für Drittländer und Regionen, mit denen die EU Luftverkehrsabkommen unterzeichnet hat und denen die EU eine solche Unterstützung zugesagt hat. Auch die Luftfahrtbehörden der EU-Mitgliedstaaten erhalten auf Ad-hoc-Basis Unterstützung.

Zudem nimmt die EASA Aufgaben im Bereich der Datensammlung, Analyse und Forschung zur Verbesserung der Flugsicherheit wahr. Hierbei wird sie durch das Netz von Luftfahrt-Sicherheitsanalysten unterstützt. Die Agentur koordiniert das Programm „Data4Safety“, dessen zentrales Ziel darin besteht, solide Risikomanagementkapazitäten für den europäischen Luftfahrtsektor zu schaffen, damit dieser besser in der Lage ist, in den verschiedenen Bereichen der Flugsicherheit fundierte und datengestützte Entscheidungen zu treffen. Ziel des Programms ist es, die Kenntnisse und Daten, die in ihrer Art und ihrem Umfang beispiellos sind, zu nutzen, um den Großteil der wichtigen Fragen und Herausforderungen anzugehen, denen sich der europäische Verkehrssektor heute und künftig gegenüberstellt.

Die EASA ist Mitglied der europäischen Koordinierungszelle für Luftfahrtkrisensituationen, die für die Koordinierung der Reaktion auf eine Netzkrise im Bereich der Luftfahrt zuständig ist. Im Rahmen ihrer Zuständigkeiten leistet die EASA in Abstimmung mit anderen einschlägigen Interessenträgern einen Beitrag zur raschen Reaktion auf Krisensituationen im Luftverkehr und zu deren Begrenzung.

Schließlich ist die EASA zuständig für die Ausarbeitung und Annahme des europäischen Plans für Flugsicherheit (EPAS).²⁶

Voraussetzung für eine kontinuierliche Verbesserung der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt der Union ist die Anwendung solider Grundsätze für das Sicherheitsmanagement, bei dem sich herausbildende Sicherheitsrisiken antizipiert und nur begrenzt vorhandene technische Ressourcen optimal eingesetzt werden. Wenngleich der EPAS auch zuvor schon ein gut etabliertes Instrument für die Sicherheitsplanung auf EU-Ebene darstellte, so erhielt er dennoch erst mit der Verordnung (EU) 2018/1139 eine formale rechtliche Anerkennung. Darin werden Fragen der Sicherheit umfassend und vollständig behandelt.

Kapitel II der Verordnung (EU) 2018/1139 zum Sicherheitsmanagement schreibt die Annahme des europäischen Flugsicherheitsprogramms und des europäischen Plans für Flugsicherheit vor. Mit diesen Bestimmungen werden auch die in Anhang 19 des ICAO-Abkommens genannten Richtlinien und Empfehlungen für staatliche Sicherheitsprogramme in EU-Recht umgesetzt.

Darüber hinaus enthält die Verordnung (EU) 2018/1139 eine Reihe von Grundsätzen, an denen sich die EASA, die Kommission und die Mitgliedstaaten orientieren sollten, wenn sie Regelungsmaßnahmen zur Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit ergreifen. Diese Grundsätze verlangen insbesondere, dass Sicherheitsmaßnahmen und -vorschriften den verschiedenen Luftfahrzeugmustern, Betriebsarten und Arten von Tätigkeiten, auf die sie sich beziehen, sowie den damit verbundenen Risiken Rechnung tragen und in einem angemessenen Verhältnis dazu stehen. Ferner sollten diese Maßnahmen möglichst so formuliert werden, dass sie auf die zu erreichenden Ziele ausgerichtet sind und es gleichzeitig ermöglichen, diese Ziele auf unterschiedliche Weise zu erreichen, und sollten außerdem ein systematisches Konzept für die Zivilluftfahrt unter Berücksichtigung der Zusammenhänge zwischen Sicherheit und anderen technischen Bereichen, einschließlich der Cybersicherheit, fördern. Dies dürfte dazu beitragen, dass die geforderten Sicherheitsniveaus kosteneffizienter erreicht und Impulse für Innovation gegeben werden.

1.4.2.4. Die Europäische Kommission

Die Kommission ist zuständig für die Ausarbeitung von Vorschlägen für europäische Rechtsvorschriften nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren (siehe auch [Abschnitt 1.3.1](#)) sowie für die Ausarbeitung und Annahme von Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten, wenn dies im Basisrechtsakt vorgesehen ist.

Nach der Annahme von EU-Rechtsvorschriften sind in erster Linie die Mitgliedstaaten für deren korrekte und fristgerechte Anwendung verantwortlich. Die Kommission überwacht mit

²⁶ Siehe [Abschnitt 2.2](#) für ausführliche Informationen über den EPAS sowie dessen Ausarbeitung und Annahme. Der europäische Plan für Flugsicherheit (European Plan for Aviation Safety) wurde früher im Englischen als „European Aviation Safety Plan“ bezeichnet. Die geänderte Bezeichnung soll eine Verwechslung zwischen dem europäischen Flugsicherheitsprogramm (European Aviation Safety Programme, EASP) und dem europäischen Plan für Flugsicherheit (European Aviation Safety Plan, EASP) verhindern.

Unterstützung der Agentur im Rahmen des Verfahrens der Inspektionen zur Kontrolle der Normung die ordnungsgemäße Anwendung durch die Mitgliedstaaten (siehe auch [Abschnitt 3.1.1](#)).

In diesem Zusammenhang kann die Kommission Maßnahmen ergreifen, wenn der Verdacht besteht, dass ein Mitgliedstaat gegen das Unionsrecht verstößt. Falls sich in einem frühen Stadium keine Lösung finden lässt, kann die Kommission – in der Regel nach Konsultationen mit der EASA – ein förmliches Vertragsverletzungsverfahren einleiten und letztlich den Mitgliedstaat vor dem Europäischen Gerichtshof verklagen (siehe Abschnitt 1.6).

Das Europäische Parlament und der Rat entscheiden über den jährlichen EU-Haushalt, für dessen Vollzug die Kommission verantwortlich ist. In diesem Zusammenhang stellt die Kommission sicher, dass für die Tätigkeiten der EASA, die von EU-Mitteln abhängig sind, angemessene Mittel bereitgestellt werden.

Schließlich ist die Kommission zuständig für die Erstellung, Aktualisierung und Verabschiedung des europäischen Flugsicherheitsprogramms. Im Einklang mit Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 aktualisiert die Kommission das europäische Flugsicherheitsprogramm erforderlichenfalls, um es an etwaige Änderungen anzupassen. Hierfür konsultiert sie die Agentur und die Mitgliedstaaten.

1.5. Untersuchung von Unfällen und Störungen

1.5.1. Geltende Vorschriften

Für die Untersuchung von Unfällen und Störungen zur Verbesserung der Flugsicherheit sind die Mitgliedstaaten zuständig; hierfür ermitteln sie deren Ursachen und sprechen Sicherheitsempfehlung aus, um ein erneutes Auftreten zu verhindern.

Die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 bildet die Rechtsgrundlage auf EU-Ebene für die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen. Sie gewährleistet ein hohes Niveau hinsichtlich Effizienz, Zügigkeit und Qualität europäischer Sicherheitsuntersuchungen in der Zivilluftfahrt, deren ausschließlicher Zweck die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen ohne Klärung der Schuld- oder Haftungsfrage ist. Durch diese Vorschriften wird insbesondere sichergestellt, dass die für die Untersuchung von Unfällen und Störungen zuständige Stelle (Sicherheitsuntersuchungsstelle) von anderen staatlichen Luftfahrtorganisationen und von allen anderen Beteiligten oder Stellen unabhängig ist, deren Tätigkeiten mit der Aufgabe der Sicherheitsuntersuchungsstelle in Konflikt stehen oder ihre Objektivität beeinflussen könnten. Die Vorschriften sehen vor, dass die Tätigkeiten der Sicherheitsuntersuchungsstelle auch die Sammlung und Analyse von Informationen zur Flugsicherheit beinhalten können, insbesondere im Hinblick auf die Unfallverhütung. Auf der Grundlage dieser Tätigkeiten, Studien oder Analysen verschiedener Untersuchungen können auch Sicherheitsempfehlungen ausgesprochen werden, die von dem jeweiligen Adressaten zu berücksichtigen und gegebenenfalls umzusetzen sind, um eine angemessene Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt zu gewährleisten.

1.5.2. Sicherheitsempfehlungen

Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 hat der Adressat einer Sicherheitsempfehlung die Sicherheitsuntersuchungsstelle, die die Empfehlung herausgegeben hat, innerhalb von 90 Tagen nach Zugang des Übermittlungsschreibens über die getroffenen oder erwogenen Maßnahmen sowie gegebenenfalls über die für deren Durchführung erforderliche Zeit bzw., wenn keine Maßnahmen ergriffen werden, über die Gründe dafür zu informieren. Innerhalb

von 60 Tagen nach Zugang der Antwort teilt die Sicherheitsuntersuchungsstelle dem Adressaten mit, ob sie die Antwort für angemessen hält, und gibt die Gründe an, wenn sie mit der Entscheidung, keine Maßnahmen zu ergreifen, nicht einverstanden ist.

Die Sicherheitsuntersuchungsstellen wenden Verfahren zur Erfassung der Antworten auf die von ihnen herausgegebenen Sicherheitsempfehlungen an, und Stellen, die Sicherheitsempfehlungen erhalten, wenden Verfahren zur Überwachung der Fortschritte bei den Maßnahmen an, die in Reaktion auf die erhaltenen Sicherheitsempfehlungen ergriffen wurden. Die EASA verarbeitet Sicherheitsempfehlungen, die an die Agentur gerichtet sind, und erstellt Fortschrittsberichte sowie Statistiken über diese Sicherheitsempfehlungen.

Zudem sehen die Rechtsvorschriften vor, dass Sicherheitsempfehlungen sowie die zugehörigen Antworten in einer zentralen europäischen Datenbank, dem Europäischen Zentralspeicher (ECR), erfasst werden müssen, die von der Kommission verwaltet wird. Ebenso müssen Sicherheitsuntersuchungsstellen alle von Drittländern erhaltenen Sicherheitsempfehlungen im ECR erfassen.

Es besteht ein legitimes Erfordernis, der Öffentlichkeit Zugang zu Sicherheitsempfehlungen (und den Antworten darauf) zu gewähren, da der übergeordnete Zweck der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 darin besteht, die Zahl der Unfälle zu verringern und die Verbreitung der Untersuchungsergebnisse bei sicherheitsrelevanten Störungen zu fördern. Da aus Sicherheitsgründen keine direkte Zugriffsmöglichkeit auf den ECR bestehen sollte, werden alle im ECR enthaltenen Sicherheitsempfehlungen und dazugehörigen Antworten der Öffentlichkeit über eine gesonderte öffentliche Website zugänglich gemacht. Diese ist auf der zentralen ECCAIRS-2-Plattform (www.aviationreporting.eu) abrufbar. Die Aufgabe des europäischen Koordinierungszentrums für Berichtssysteme über Störungen in der Luftfahrt (ECCAIRS) besteht darin, eine digitale Plattform bereitzustellen, die die Umsetzung der in der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 festgelegten Bestimmungen ermöglicht. ECCAIRS unterstützt Luftfahrtbehörden bei der Sammlung, dem Austausch und der Analyse ihrer Sicherheitsinformationen, wobei das Ziel letztlich darin besteht, die Flugsicherheit zu verbessern. Die EASA unterstützt die Kommission bei der Verwaltung des ECR.

1.5.3. Zusammenarbeit mit anderen Stellen

Mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 wird die Zusammenarbeit zwischen den Sicherheitsuntersuchungsstellen durch die Einrichtung des europäischen Netzes der Untersuchungsstellen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt (ENCASIA) weiter gestärkt, das sich aus den Leitern der Sicherheitsuntersuchungsstellen aller Mitgliedstaaten und/oder – im Fall einer für mehrere Verkehrsträger zuständigen multimodalen Stelle – dem Leiter ihrer Luftfahrtabteilung oder deren Vertretern zusammensetzt. ENCASIA strebt eine weitere qualitative Verbesserung und mehr Unabhängigkeit der von den Sicherheitsuntersuchungsstellen durchgeführten Untersuchungen an, indem es insbesondere anspruchsvolle Standards für die Untersuchungsmethoden und die Ausbildung der Untersuchungsbeauftragten fördert. Insbesondere berät ENCASIA die Organe der EU zu allen Aspekten im Zusammenhang mit Sicherheitsuntersuchungen, fördert die Weitergabe von Informationen, die für die Verbesserung der Flugsicherheit nützlich sind, koordiniert und organisiert gegenseitige Begutachtungen sowie einschlägige Schulungsaktivitäten und fördert bewährte Verfahren für Sicherheitsuntersuchungen. Schließlich ist ENCASIA mit der Analyse der von den EU-Mitgliedstaaten herausgegebenen oder erhaltenen Sicherheitsempfehlungen betraut, um wichtige Sicherheitsempfehlungen von unionsweiter Bedeutung zu ermitteln.

Nach der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 sind die Sicherheitsuntersuchungsstellen in der EU verpflichtet, gemäß Anhang 13 des Abkommens von Chicago die EASA und die nationalen

Zivilluftfahrtbehörden des betroffenen Mitgliedstaats bzw. der betroffenen Mitgliedstaaten zu ersuchen, an Sicherheitsuntersuchungen teilzunehmen. Die EASA übernimmt hierbei eine beratende Funktion, um den Untersuchungsleiter oder den akkreditierten Vertreter der Sicherheitsuntersuchungsstelle, die die Untersuchung durchführt oder daran teilnimmt, zu unterstützen, ohne jedoch die Unabhängigkeit der Untersuchung zu beeinträchtigen. Ebenso können auch die nationalen Zivilluftfahrtbehörden der EU-Mitgliedstaaten als Berater an den Sicherheitsuntersuchungen teilnehmen. Die EASA und die nationalen Zivilluftfahrtbehörden unterstützen die Untersuchung, bei der sie teilnahmeberechtigt sind, auch dadurch, dass sie der leitenden Sicherheitsuntersuchungsstelle die angeforderten Informationen, Berater und Ausrüstungen bereitstellen.

Die Verordnung bezweckt ferner eine verstärkte Koordinierung von Untersuchungen zwischen den Sicherheitsuntersuchungsstellen und anderen Behörden, die voraussichtlich an den Aktivitäten im Zusammenhang mit der Sicherheitsuntersuchung beteiligt sind, wie Justiz- und Zivilluftfahrtbehörden und Such- und Rettungsdienste.

1.6. Durchsetzung

1.6.1. Durchsetzung gegenüber den Mitgliedstaaten

Gemäß Artikel 17 Absatz 1 des Vertrags über die Europäische Union sorgt die Kommission für die Anwendung der Verträge sowie der von den Unionsorganen kraft der Verträge erlassenen Maßnahmen und überwacht die Anwendung des Unionsrechts unter der Kontrolle des Gerichtshofs der Europäischen Union. Durch Artikel 258 AEUV wurde das allgemeine Durchsetzungsverfahren der EU eingeführt, nach dem die Kommission die Befugnis besitzt, Vertragsverletzungsverfahren gegen Mitgliedstaaten einzuleiten, die ihrer Ansicht nach gegen ihre Verpflichtungen verstoßen haben. Mögliche Verstöße können auf verschiedene Weise festgestellt werden, in der Regel anhand der Ergebnisse der Inspektionen zur Kontrolle der Normung, die von der EASA durchgeführt werden, welche die Kommission dabei unterstützt, die Umsetzung der Rechtsvorschriften für die Flugsicherheit zu überwachen. Eine andere Möglichkeit sind Beschwerden, die der Kommission aus verschiedenen Quellen, von einzelnen oder institutionellen Beschwerdeführern, übermittelt werden.

Die Überwachung der Einhaltung der EU-Rechtsvorschriften im Bereich der Flugsicherheit und des größten Teils des Rechtsrahmens im Bereich ATM/ANS obliegt der Agentur, die gemäß Artikel 85 der Verordnung (EU) 2018/1139 die Aufgabe hat, die Kommission bei der Überwachung der Anwendung der Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte durch die Mitgliedstaaten zu unterstützen. Die gleiche Aufgabe wurde der EASA durch die Kommission in Bezug auf die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 und die dazugehörige Durchführungsverordnung übertragen.

Anhand der in der spezifischen Durchführungsverordnung (EU) Nr. 628/2013 festgelegten Bestimmungen und Verfahren überwacht die EASA die Anwendung der genannten Verordnungen, delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte durch die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und führt Inspektionen zur Kontrolle der Normung durch. Zudem werden Inspektionen zur Kontrolle der Normung ab 2022 auch zur Bewertung der staatlichen Sicherheitsprogramme (SSP) der Mitgliedstaaten herangezogen, die mit dem EPAS in Einklang stehen und die in Anhang 19 des ICAO-Abkommens beschriebenen Elemente enthalten müssen. Diese SSP müssen ferner staatliche Pläne für Flugsicherheit (SPAS) enthalten oder von derartigen Plänen flankiert werden, in denen die hauptsächlichen Sicherheitsrisiken identifiziert und die Maßnahmen zu deren Minderung dargelegt werden,

einschließlich der im EPAS genannten Risiken und Maßnahmen, die für den betreffenden Staat relevant sind.

Die EASA erstellt für jede Inspektion zur Kontrolle der Normung einen Inspektionsbericht, in dem die aufgrund der Inspektion getroffenen Feststellungen aufgeführt sind und der dem betreffenden Mitgliedstaat sowie der Kommission übermittelt wird. Falls die festgestellten Verstöße nicht angemessen angegangen werden, wird die Angelegenheit der Kommission gemeldet, die auf der Grundlage von Artikel 258 AEUV ein Vertragsverletzungsverfahren einleiten kann.

Neben dem Normungsprozess unterliegen auch die von der Agentur oder den zuständigen nationalen Behörden ausgestellten Zulassungen bzw. Zeugnisse sowie die von natürlichen und juristischen Personen abgegebenen Erklärungen gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten der Überwachung durch die Kommission und die EASA. Ist die Kommission der Auffassung, dass eine juristische oder natürliche Person, der eine Zulassung bzw. ein Zeugnis erteilt wurde oder die eine Erklärung abgegeben hat, die geltenden Anforderungen dieser Verordnung oder der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte nicht mehr erfüllt, so fordert die Kommission auf der Grundlage einer Empfehlung der Agentur den für die Aufsicht über diese Person zuständigen Mitgliedstaat auf, geeignete Abhilfemaßnahmen und Schutzmaßnahmen zu ergreifen, einschließlich der Einschränkung oder Aussetzung der Zulassung bzw. des Zeugnisses (siehe nachstehenden Abschnitt 1.6.2.2).

1.6.2. Durchsetzung gegenüber regulierten Organisationen der Branchen

1.6.2.1. Geldstrafen und gebührenpflichtige Verwarnungen

Gemäß den geltenden Flugsicherheitsvorschriften sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, Geldbußen und Zwangsgelder für mögliche Verstöße gegen diese Verordnungen und die dazugehörigen Durchführungsbestimmungen festzulegen. Die Geldbußen und Zwangsgelder müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.

In Fällen von Verstößen gegen die Verordnung (EU) 2018/1139 und die dazugehörigen Durchführungsbestimmungen, in denen die Agentur die zuständige Behörde ist und die Aufsicht über eine Organisation ausübt, kann die Kommission darüber hinaus auf Antrag der EASA Geldbußen oder Zwangsgelder gegen die Personen und Unternehmen verhängen, denen die EASA ein Zeugnis oder eine Zulassung erteilt hat. Die Geldbußen und Zwangsgelder müssen abschreckend sein und zur Schwere des Falles und der Wirtschaftskraft des betreffenden Inhabers der Zulassung bzw. des Zeugnisses in einem angemessenen Verhältnis stehen, wobei das Ausmaß der Sicherheitsbeeinträchtigung besonders zu berücksichtigen ist. Die Kommission erarbeitet derzeit einen diesbezüglichen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 84 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2018/1139, in dem detaillierte Kriterien und eine detaillierte Methodik für die Festsetzung der Höhe von Geldbußen und Zwangsgeldern sowie Verfahren für deren Einziehung, einschließlich Regeln für Untersuchungen, Berichterstattung und das Recht auf Verteidigung, festgelegt werden sollen.

1.6.2.2. Maßnahmen in Bezug auf Zeugnisse oder Zulassungen und andere Maßnahmen

Nach der Verordnung (EU) 2018/1139 sind die Mitgliedstaaten, die Kommission und die EASA verpflichtet, im Hinblick auf die Gewährleistung der Einhaltung der Verordnung und der dazugehörigen Durchführungsbestimmungen zusammenzuarbeiten. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, zusätzlich zu der Aufsicht über die von ihnen erteilten Zulassungen oder Zeugnisse Untersuchungen, einschließlich Vorfeldinspektionen, durchzuführen und alle für erforderlich erachteten Maßnahmen zu ergreifen, einschließlich der Erteilung von

Startverboten für Luftfahrzeuge. Stellt die zuständige Behörde (nationale Behörde oder EASA) die Nichteinhaltung von Vorschriften durch Inhaber von Zulassungen oder Zeugnissen fest oder wurde sie über derartige Fälle informiert, kann bzw. muss sie gemäß den geltenden Bestimmungen der Verordnung (EU) 2018/1139 und ihrer Durchführungsvorschriften die Zulassung oder das Zeugnis ändern (einschränken), aussetzen oder widerrufen.

Zusätzlich gilt: Ist die Kommission der Auffassung, dass eine natürliche oder juristische Person, der eine Zulassung oder ein Zeugnis erteilt wurde oder die eine Erklärung abgegeben hat, die geltenden Anforderungen nicht mehr erfüllt, so fordert die Kommission auf der Grundlage einer Empfehlung der Agentur den für die Aufsicht zuständigen Mitgliedstaat auf, geeignete Abhilfemaßnahmen und Schutzmaßnahmen zu ergreifen, einschließlich der Einschränkung oder Aussetzung der Zulassung oder des Zeugnisses. Sobald die Kommission den Durchführungsrechtsakt, der einen solchen Beschluss enthält, erlässt, wird dieser wirksam, und die Verpflichtung zur gegenseitigen Anerkennung von Zulassungen bzw. Zeugnissen oder Erklärungen gilt nicht mehr für die anderen Mitgliedstaaten. Liegen der Kommission ausreichende Nachweise vor, dass geeignete Abhilfemaßnahmen ergriffen wurden, beschließt sie, die gegenseitige Anerkennung wieder einzusetzen.

Die EASA hat überdies den Auftrag, unverzüglich auf ein dringendes Sicherheitsproblem, das in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2018/1139 fällt, zu reagieren, indem sie festlegt, welche Abhilfemaßnahmen von den natürlichen und juristischen Personen, für die sie als zuständige Behörde agiert, zu ergreifen sind und indem sie diesen Personen die entsprechenden Informationen einschließlich Anweisungen (Sicherheitsanweisungen) oder Empfehlungen übermittelt.

Für diejenigen Aufgaben, bei denen der jeweilige Mitgliedstaat mit der Zertifizierung und Aufsicht betraut ist, legt die EASA im Falle eines dringenden Sicherheitsproblems die Sicherheitsziele fest, die erreicht werden müssen, und empfiehlt Abhilfemaßnahmen, die von den zuständigen nationalen Behörden zu ergreifen sind. In diesem Fall unterrichten die zuständigen nationalen Behörden die EASA unverzüglich über die Maßnahmen, die zur Erreichung der von der EASA festgelegten Sicherheitsziele ergriffen wurden.

Zusätzlich zu diesen Maßnahmen haben die Mitgliedstaaten nationale Durchsetzungsgrundsätze zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Anwendung der Rechtsvorschriften auf nationaler Ebene festgelegt. Im konkreten Kontext des Anhangs 19 des Abkommens von Chicago wird in der Empfehlung 3.2.1.2 ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Staaten Grundsätze für die Durchsetzung festlegen sollten, aus denen die Voraussetzungen und Umstände hervorgehen, unter denen Diensteanbieter mit einem Sicherheitsmanagementsystem Ereignisse, die bestimmte Sicherheitsfragen betreffen, intern im Rahmen ihres Sicherheitsmanagementsystems und zur Zufriedenheit der zuständigen staatlichen Behörde behandeln und lösen dürfen.

2. EUROPÄISCHES MANAGEMENT VON SICHERHEITSRISIKEN

Voraussetzung für eine kontinuierliche Verbesserung der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt der Union ist gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 die Anwendung solider Grundsätze für das Sicherheitsmanagement, bei dem sich herausbildende Sicherheitsrisiken antizipiert und nur begrenzt vorhandene technische Ressourcen optimal eingesetzt werden. Daher gilt es, so die Schlussfolgerung, einen gemeinsamen Rahmen für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit festzulegen. Hierzu sollten auf Unionsebene ein europäischer Plan für Flugsicherheit und ein europäisches Flugsicherheitsprogramm ausgearbeitet werden. Darüber hinaus sollte jeder Mitgliedstaat ein staatliches Sicherheitsprogramm gemäß den in Anhang 19 des Abkommens von Chicago genannten Anforderungen festlegen. Parallel zu diesem Programm sollte ein Plan ausgearbeitet werden, in dem die Maßnahmen erläutert werden, die der betreffende Mitgliedstaat ergreifen wird, um den festgestellten Sicherheitsrisiken zu begegnen.

Vor diesem Hintergrund wird durch die Verordnung (EU) 2018/1139 mit Kapitel II über das Flugsicherheitsmanagement ein neuer verbindlicher Regelungsrahmen eingeführt. Gemäß Artikel 5 der genannten Verordnung verabschiedet und veröffentlicht die Kommission nach Konsultation der Agentur und der Mitgliedstaaten ein Dokument, in dem sie die Funktionsweise des europäischen Flugsicherheitssystems beschreibt und die Vorschriften, Tätigkeiten und Verfahren aufführt, die zum Management der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt der Union gemäß dieser Verordnung angewandt werden („europäisches Flugsicherheitsprogramm“), und aktualisiert dieses erforderlichenfalls. Das Programm umfasst mindestens die in den internationalen Richtlinien und Empfehlungen genannten Elemente im Zusammenhang mit der Verantwortung der Staaten für das Sicherheitsmanagement. Zudem muss das Programm das Verfahren zur Entwicklung, Verabschiedung, Aktualisierung und Umsetzung des in Artikel 6 der Verordnung genannten europäischen Plans für Flugsicherheit enthalten, bei dem eine enge Beteiligung der Mitgliedstaaten und der relevanten Interessenträger sicherzustellen ist.

Artikel 6 der Verordnung (EU) 2018/1139 sieht vor, dass die Agentur – in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und relevanten Interessenträgern – einen europäischen Plan für Flugsicherheit entwickelt, verabschiedet und veröffentlicht und diesen anschließend mindestens einmal jährlich aktualisiert. Auf der Grundlage einer Prüfung der einschlägigen Sicherheitsinformationen und der datengestützten Ergebnisse des Programms „Data4Safety“ sind in dem europäischen Plan für Flugsicherheit die hauptsächlichen Sicherheitsrisiken für das europäische Flugsicherheitssystem zu identifizieren und die erforderlichen Maßnahmen zur Minderung dieser Risiken darzulegen. Zudem sieht dieser Artikel vor, dass die Agentur – wiederum in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und relevanten Interessenträgern – in einem speziellen Portfolio zum Sicherheitsrisiko die in dem Artikel genannten Sicherheitsrisiken dokumentiert und die Umsetzung der jeweiligen Abhilfemaßnahmen durch die betreffenden Parteien überwacht, wobei sie bei Bedarf auch Sicherheitsleistungsindikatoren festlegt.

In dem europäischen Plan für Flugsicherheit wird unter Berücksichtigung der in Artikel 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 genannten Ziele das Niveau der Sicherheitsleistung in der Union bestimmt. In der Praxis wird dies dadurch erreicht, dass ein ehrgeiziges Sicherheitsziel festgelegt wird, das mit ergebnisbasierten (betrieblichen) sowie prozessbasierten Sicherheitsleistungsindikatoren kombiniert und durch das Leistungssystem des einheitlichen europäischen Luftraums im Bereich Flugverkehrsmanagement unterstützt wird. Die ergebnisbasierten Sicherheitsleistungsindikatoren werden im jährlichen Sicherheitsbericht der EASA definiert und im Rahmen des europäischen Managements von Sicherheitsrisiken überwacht. Die prozessbasierten Indikatoren werden in Kapitel 4 des EPAS definiert und im

Rahmen der Normungsverfahren der EASA überwacht. Der wesentliche Leistungsbereich Sicherheit des Leistungssystems des einheitlichen europäischen Luftraums entspricht den Grundsätzen und der technischen Ausrichtung des Leistungsüberwachungsrahmens der EASA. Die Leistungsindikatoren werden von einer unter der Leitung der Agentur stehenden Arbeitsgruppe entwickelt und durch die dazugehörigen annehmbaren Nachweisverfahren und Anleitungen unterstützt. Diese Indikatoren dienen dazu, die Wirksamkeit des Sicherheitsmanagements auf Organisationsebene zu messen und anschließend die Ergebnisse bezüglich der Sicherheit zu überwachen, wobei der Europäische Zentralspeicher als Datenquelle herangezogen wird.

Die Kommission, die Agentur und die Mitgliedstaaten streben gemeinsam die Erreichung dieses Niveaus der Sicherheitsleistung an.

Mit Artikel 7 der Verordnung (EU) 2018/1139 wird das staatliche Sicherheitsprogramm (SSP) auf Ebene der Mitgliedstaaten institutionalisiert. Darin ist festgelegt, dass jeder Mitgliedstaat im Benehmen mit relevanten Interessenträgern in Bezug auf die seiner Verantwortung unterliegenden Luftfahrttätigkeiten ein staatliches Sicherheitsprogramm für das Flugsicherheitsmanagement in der Zivilluftfahrt („staatliches Sicherheitsprogramm“) erstellt und fortschreibt, das in einem angemessenen Verhältnis zu Umfang und Komplexität dieser Tätigkeiten stehen und mit dem europäischen Flugsicherheitsprogramm vereinbar sein muss. Das SSP umfasst mindestens die in den internationalen Richtlinien und Empfehlungen genannten Elemente im Zusammenhang mit der Verantwortung der Staaten für das Sicherheitsmanagement. Zudem sind darin die Sicherheitsziele festgelegt, die bei den Luftfahrttätigkeiten unter der Verantwortung des betreffenden Mitgliedstaats auf nationaler Ebene zu erreichen sind.

Schließlich sieht Artikel 8 der Verordnung (EU) 2018/1139 vor, dass das SSP einen staatlichen Plan für Flugsicherheit beinhaltet oder ein solcher Plan beigelegt wird. Auf der Grundlage einer Prüfung der einschlägigen Sicherheitsinformationen nennt jeder Mitgliedstaat im Benehmen mit relevanten Interessenträgern in dem Plan die hauptsächlichen Sicherheitsrisiken für sein nationales Flugsicherheitssystem in der Zivilluftfahrt und legt die erforderlichen Maßnahmen zur Minderung dieser Risiken dar.

In Artikel 8 wird ferner präzisiert, dass der staatliche Plan für Flugsicherheit (SPAS) die im EPAS identifizierten Risiken und Maßnahmen umfassen muss, soweit sie für den betreffenden Mitgliedstaat relevant sind, und dass der Mitgliedstaat die Agentur darüber unterrichtet, welche der im EPAS identifizierten Risiken und Maßnahmen seiner Ansicht nach für das nationale Flugsicherheitssystem nicht relevant sind, und dies begründet. Diese Informationen sind in der Regel im SPAS selbst enthalten. Die Maßnahmen des EPAS, die von den Mitgliedstaaten zu prüfen sind, werden als „Aufgaben der Mitgliedstaaten“ (MST) bezeichnet. Um ferner die Mitgliedstaaten dabei zu unterstützen, die für ihren SPAS relevanten Elemente des EPAS zu ermitteln, werden im Rahmen einer speziellen MST-Aktion die Hauptrisikobereiche aufgelistet, die von den Staaten zu berücksichtigen sind. Zusätzlich zur Berücksichtigung dieser Hauptrisikobereiche sind die Staaten aufgefordert, die in Band III des EPAS enthaltenen bereichsspezifischen Portfolios zum Sicherheitsrisiko zu prüfen, die eine umfassende Liste von vorrangigen Sicherheitsproblemen für die verschiedenen Bereiche enthalten.

Mit diesem neuen Kapitel II werden durch die Verordnung (EU) 2018/1139 die internationalen Anforderungen nach Anhang 19 des Abkommens von Chicago umgesetzt, in dem die Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme für Diensteanbieter festgelegt sind und gemäß dem alle Sicherheitsmanagementsysteme für den Staat, der für die betreffende Zertifizierung zuständig ist, annehmbar sein sollten. Darüber hinaus sieht Anhang 19 des ICAO-Abkommens vor, dass die Staaten ein Programm für Sicherheitsmanagement – das SSP

– entwickeln, für das unter anderem primäre Rechtsvorschriften für die Luftfahrt, klare Strategien, Ziele und Ressourcen, ein staatliches System und Funktionen für das Management von Sicherheitsrisiken und die Gewährleistung der Sicherheit sowie Maßnahmen zur Förderung der Sicherheit festgelegt werden müssen.

So verpflichtet die EU die Mitgliedstaaten mit der Verordnung (EU) 2018/1139, ein SSP festzulegen und zu pflegen. Zudem hat die EU seit eh und je die einschlägigen ICAO-Richtlinien in verschiedenen europäischen Verordnungen, insbesondere in den Durchführungsvorschriften zur Verordnung (EU) 2018/1139 dem Geiste nach umgesetzt.

2.1. Sammlung, Analyse und Austausch von Sicherheitsdaten

Sicherheitsinformationen sind eine wichtige Grundlage für die Aufdeckung von Gefahren für die Sicherheit. Durch mehrere Verordnungen der EU wird sichergestellt, dass einschlägige Daten und Informationen gesammelt, analysiert und ausgetauscht werden, wo dies angebracht ist. Dazu zählen insbesondere Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt (Ende 2021 enthielt der Europäische Zentralspeicher mehr als 2 400 000 Einträge), über Luftfahrtunternehmen aus der EU und aus Drittländern im Rahmen des EU-Programms für Vorfeldinspektionen (Ende 2021 enthielt die SAFA-Datenbank mehr als 160 000 Berichte, gerechnet ab dem Zeitpunkt, zu dem das SAFA-System zum EU-Programm für Vorfeldinspektionen wurde) und über Sicherheitsempfehlungen im Rahmen des Informationssystems für Sicherheitsempfehlungen (SRIS) (Ende 2021 enthielt die SRIS-Datenbank mehr als 4100 Sicherheitsempfehlungen) sowie Informationen, die im Rahmen von Genehmigungen für Drittlandbetreiber und im Zusammenhang mit der europäischen Sicherheitsliste von Luftfahrzeugen, die einer Betriebsuntersagung unterliegen, gesammelt, analysiert und ausgetauscht werden.

In der EU werden die Sammlung, die Analyse und der Austausch von Daten zu Ereignissen durch die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 geregelt. Nach dieser Rechtsvorschrift müssen Organisationen, Mitgliedstaaten und die EASA ein System einrichten, das die Sammlung und Speicherung von Daten zu relevanten Ereignissen ermöglicht. Daten zu Ereignissen werden gesammelt und analysiert und gegebenenfalls werden Abhilfemaßnahmen ergriffen. Alle erfassten Ereignisse sowie relevante Informationen zu ihrer Analyse und Weiterverfolgung werden an den Europäischen Zentralspeicher übertragen.

Informationen über Ereignisse, die in den Europäischen Zentralspeicher übertragen wurden, werden den Mitgliedstaaten (nationalen Luftfahrtbehörden und Sicherheitsuntersuchungsstellen), der EASA und der Kommission zur Verfügung gestellt. Das durch die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 eingerichtete Netz von Luftfahrt-Sicherheitsanalysten ist verpflichtet, Analysen im Europäischen Zentralspeicher durchzuführen, um das europäische Management von Sicherheitsrisiken zu unterstützen und somit Informationsgrundlagen für den EPAS zu schaffen.

Mit der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 sind die Behörden und die EASA zur Verwendung eines gemeinsamen europäischen Risikoklassifizierungssystems (ERCS)²⁷ verpflichtet. Das

²⁷ Das ERCS ist Teil des Rechtsrahmens der Verordnung (EU) Nr. 376/2014. Hierunter fällt an erster Stelle die Delegierte Verordnung (EU) 2020/2034 der Kommission (veröffentlicht am 6. Oktober 2020) sowie die Durchführungsverordnung (EU) 2021/2082 der Kommission vom 26. November 2021, die am 1. Januar 2023 in Kraft treten wird.

ERCS dient der Messung des Sicherheitsrisikos gemeldeter Ereignisse mithilfe einer zweidimensionalen Matrix:

- Zunächst bilden in der Matrix die Zeilen die Schwere ab, indem die denkbar ungünstigsten Unfallfolgen ermittelt werden, die eingetreten wären, wenn das bewertete Ereignis zu einem Unfall geführt hätte. Dies geschieht durch die Betrachtung sowohl der mit größter Wahrscheinlichkeit eintretenden Unfallart und der Größenordnung der potenziellen Opferzahl aufgrund der Größe des Luftfahrzeugs und der Nähe zu bewohnten Gebieten oder Hochrisikogebieten.
- Zweitens wird in den Säulen die Wahrscheinlichkeit gemessen, indem betrachtet wird, wie nahe das Ereignis jener Unfallfolge war. Bei der Bestimmung der Wahrscheinlichkeit wird die Wirksamkeit der bestehenden Sicherheitsbarrieren betrachtet.

Durch die Anwendung des ERCS wird das Sicherheitsmanagement auf EU-Ebene und nationaler Ebene, auch die auf Sicherheitsdaten beruhende gezielte Aufsicht (siehe Abschnitt 3.2.2), weiter gestärkt.

Ein wesentlicher Bestandteil des gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 geschaffenen Systems ist die Definition des Begriffs der „Redlichkeitskultur“ („Just Culture“). Diese soll dafür sorgen, dass Sicherheitsinformationen kontinuierlich zur Verfügung stehen, indem ein vertrauensvolles Umfeld geschaffen wird, sodass die Betroffenen keine Scheu haben, Ereignisse zu melden. Dieses durch eine „Redlichkeitskultur“ geprägte Umfeld basiert auf zentralen Grundsätzen, die in der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 festgelegt sind, darunter der Schutz vor Schuldzuweisungen und Strafe (außer in Fällen vorsätzlichen Fehlverhaltens oder inakzeptablen Verhaltens).

Dieses System wird durch das Data4Safety-Programm vervollständigt, mit dem auf freiwilliger Grundlage ergänzende Daten, wie Flug-, Verkehrs- und Wetterdaten erhoben werden. Es bietet zudem größere analytische Kapazitäten. Das Programm Data4Safety unterstützt die Vorhersage künftiger Risiken.

2.2. Management von Sicherheitsrisiken auf EU-Ebene: Das Verfahren zur Entwicklung und Aktualisierung des europäischen Plans für Flugsicherheit

Bis zu seiner 11. Ausgabe (EPAS 2022–2026) erstreckte sich der EPAS auf einen Zeitraum von fünf Jahren und wurde als fortlaufender Plan mit jährlichen Aktualisierungen herausgegeben. Mit der zwölften Ausgabe wird dieser Zeitraum auf drei Jahre verkürzt, sodass er dem Bezugszeitraum des Globalen Flugsicherheitsprogramms entspricht. Die strategischen Prioritäten in Band I werden für den dreijährigen Bezugszeitraum festgelegt und nach der Hälfte der Zeit dahin gehend überprüft, ob sie weiterhin relevant sind. Im Einklang mit Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 werden Band II, in dem die Maßnahmen des EPAS beschrieben sind, sowie Band III, der die bereichsspezifischen Portfolios zum Sicherheitsrisiko enthält, weiterhin jährlich überprüft und aktualisiert.

An der Entwicklung des Plans – sowohl in Bezug auf die strategischen Prioritäten als auch hinsichtlich der Maßnahmen – sind einschlägige Interessengruppen beteiligt, darunter insbesondere folgende:

- das Beratende Gremium der Mitgliedstaaten und das Beratende Gremium der Interessenträger, die Beratung zu den strategischen Prioritäten bieten;

- die technischen/sectoralen Gremien (TeB, TeC, sektorale Ausschüsse, die die Mitgliedstaaten bzw. die Branche vertreten), die Beratung in technischen und operativen Fragen bieten und Rückmeldungen zur Umsetzung geben;
- die EASA und ihre Partner im Bereich der Sicherheit, die in Zusammenarbeit (insbesondere über das Programm „Data4Safety“) die Entwicklung der Portfolios zum Sicherheitsrisiko unterstützen.

Der Programmplanungszyklus der EASA umfasst standardmäßig zwei Phasen, in denen jeweils eine spezielle Konsultation der Interessengruppen stattfindet.

Phase I:

- In der ersten Phase werden die aus der EU-Luftfahrtstrategie abgeleiteten strategischen Prioritäten und die im Rahmen des europäischen Verfahrens zum Management von Sicherheitsrisiken festgelegten Sicherheitsprioritäten mit den beratenden Gremien der EASA erörtert und bestätigt. Das Beratende Gremium der Mitgliedstaaten und das Beratende Gremium der Interessenträger übernehmen eine führende Rolle bei der Konsolidierung der Beiträge ihrer Unterausschüsse und übermitteln der EASA die Ansichten der Mitgliedstaaten bzw. Branchenvertreter zu den Prioritäten. Diese Phase wird alle drei Jahre zu Beginn des Jahres eingeleitet, das dem ersten Jahr des neuen Bezugszeitraums vorausgeht.

Phase II:

- Auf der Grundlage der vereinbarten Sicherheitsprioritäten werden im Einklang mit dem einheitlichen Programmplanungsverfahren der EASA die Meilensteine für die Planung der einzelnen Maßnahmen festgelegt bzw. aktualisiert. Anschließend wird ein Entwurf des EPAS erstellt und allen beratenden Gremien zur ausführlichen Stellungnahme vorgelegt. Nach Konsultation der beratenden Gremien und Analyse der Anmerkungen wird der endgültige Entwurf des EPAS konsolidiert und Band III integriert. Dieser Band, der sämtliche bereichsspezifischen Portfolios zum Sicherheitsrisiko einschließlich einer Beschreibung aller ermittelten und priorisierten Sicherheitsprobleme umfasst, wird im Rahmen des europäischen Verfahrens zum Management von Sicherheitsrisiken erstellt.

Der endgültige Entwurf des EPAS, der alle drei Bände umfasst, wird anschließend dem Verwaltungsrat der EASA zur Genehmigung vorgelegt. Nach der formellen Genehmigung durch den Verwaltungsrat wird er auf der Website der EASA veröffentlicht.

Weitere Informationen über die Erstellung des EPAS, unter anderem zur Anwendung der Grundsätze der Kommission für eine bessere Rechtsetzung und Informationen über die verschiedenen an dem Verfahren beteiligten Gruppen, sind unter folgenden Links abrufbar:

- [How EPAS is developed](#) (Wie der EPAS erstellt wird).
- [Working groups and Bodies having a role in EPAS](#) (Arbeitsgruppen und Gremien, die eine Rolle in Bezug auf den EPAS spielen)

Die Sicherheitsprioritäten und die damit zusammenhängenden Maßnahmen des EPAS werden im Rahmen des europäischen Verfahrens zum Management von Sicherheitsrisiken festgelegt, an dem die Mitgliedstaaten, Branchenvertreter, die Kommission und die EASA beteiligt sind.

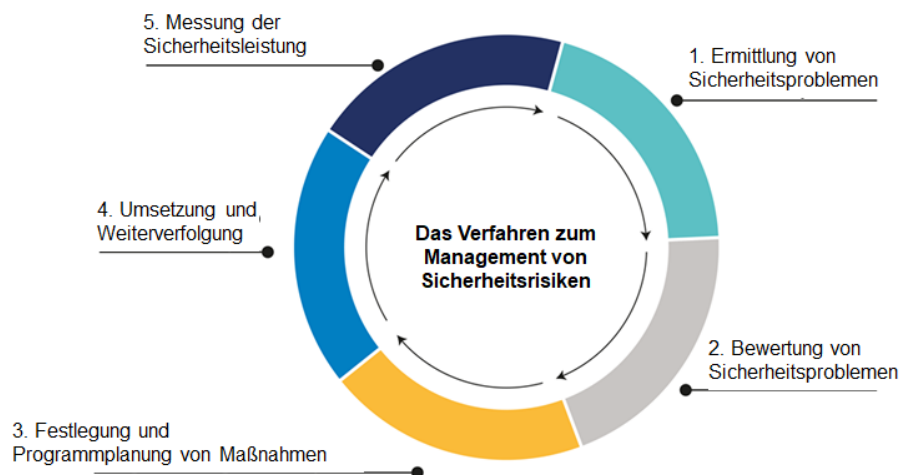
Das europäische Verfahren zum Management von Sicherheitsrisiken

Die wesentlichen Sicherheitsrisiken und die entsprechenden Abhilfemaßnahmen, die in den EPAS einfließen, werden im Rahmen des europäischen Verfahrens zum Management von Sicherheitsrisiken festgelegt. Dieses besteht aus einer Reihe von Verfahren zur Ermittlung der

Sicherheitsprobleme und Abhilfemaßnahmen sowie zur Überwachung der Umsetzung. Es umfasst die Analyse von Daten aus verschiedenen Quellen sowie die Zusammenarbeit mit Partnern im Bereich der Sicherheit aus den nationalen Luftfahrtbehörden und der Branche (im Rahmen des Programms „Data4Safety“) sowie dem Netz von Luftfahrt-Sicherheitsanalysten.

Das Verfahren zum Management von Sicherheitsrisiken umfasst fünf konkrete Schritte:

Abbildung 2. Das europäische Verfahren zum Management von Sicherheitsrisiken



Ermittlung von Sicherheitsproblemen: Dies ist der erste Schritt des Verfahrens. Er umfasst die Analyse von Ereignisdaten sowie anderen sicherheitsrelevanten Informationen und unterstützenden Informationen in Zusammenarbeit mit den Partnern im Bereich der Sicherheit, insbesondere im Rahmen des Programms „Data4Safety“. Diese potenziellen Sicherheitsprobleme werden von der Agentur formell erfasst und anschließend einer vorläufigen Sicherheitsbewertung unterzogen. Auf der Grundlage dieser Bewertung wird dann entschieden, ob ein potenzielles Sicherheitsproblem offiziell in das einschlägige Portfolio zum Sicherheitsrisiko aufgenommen oder anderen Maßnahmen unterzogen werden soll. Hierfür werden über das Programm „Data4Safety“ und Netz von Luftfahrt-Sicherheitsanalysten Empfehlungen abgegeben. Das Ergebnis dieses Verfahrensschrittes sind die bereichsspezifischen Portfolios zum Sicherheitsrisiko. Innerhalb der Portfolios werden sowohl die Hauptrisikobereiche als auch die Sicherheitsprobleme nach Prioritäten geordnet. Die bereichsspezifischen Portfolios zum Sicherheitsrisiko werden mit Band III des EPAS veröffentlicht.

Bewertung von Sicherheitsproblemen: Sobald ein Sicherheitsproblem ermittelt und in das Portfolio zum Sicherheitsrisiko aufgenommen wurde, wird es einer technischen Sicherheitsbewertung unterzogen. Diese Bewertungen werden innerhalb des Portfolios nach Prioritäten geordnet. Der Bewertungsprozess wird von der EASA koordiniert und durch das Programm „Data4Safety“ und das Netz von Luftfahrt-Sicherheitsanalysten unterstützt. Darüber hinaus sind die Gruppenmitglieder aufgerufen, sich selbst an der Bewertung zu beteiligen. Diese Vorgehensweise, die auf der Zusammenarbeit mit den Partnern der Agentur im Bereich der Sicherheit basiert, ist von entscheidender Bedeutung, um bestmögliche Ergebnisse zu erzielen. Zusammen bilden diese Elemente die Bewertung der Sicherheitsprobleme, auf deren Grundlage potenzielle Abhilfemaßnahmen für den EPAS festgelegt werden.

Festlegung und Programmplanung von Sicherheitsmaßnahmen: Dieser Schritt umfasst eine Folgenabschätzung, die in einem Dokument über die beste Interventionsstrategie festgehalten wird, die Festlegung möglicher Abhilfemaßnahmen, die Bewertung der Auswirkungen und des Nutzens jeder möglichen Maßnahme und die Abgabe von Empfehlungen für die beste(n) Abhilfemaßnahme(n), die im Rahmen des EPAS umgesetzt werden soll(en). Auf der Grundlage der kombinierten Bewertung der Sicherheitsprobleme sowie der besten Interventionsstrategie werden den beratenden Gremien anschließend im Rahmen der Konsultation zur besten Sicherheitsstrategie und/oder zum EPAS formelle Maßnahmenvorschläge für den EPAS unterbreitet.

Der EPAS kann verschiedene Arten von Maßnahmen umfassen, darunter beispielsweise Regelungsaufgaben, Aufgaben zur Förderung der Sicherheit oder Aufgaben für die Mitgliedstaaten. Eine ausführliche Beschreibung der verschiedenen Maßnahmenarten des EPAS und die entsprechenden Vorlagen sind auf der Seite zum EPAS der EASA-Website abrufbar:

- [EPAS action types and templates](#) (Maßnahmenarten des EPAS und Vorlagen).

Nachdem die Maßnahmen erörtert und vereinbart wurden, werden sie in die nächste Ausgabe des EPAS aufgenommen. Maßnahmen, die nur geringe Kosten verursachen oder ein schnelleres Eingreifen erfordern, werden oftmals in einem schnelleren Verfahren aufgenommen und erscheinen in der nächsten verfügbaren Aktualisierung des EPAS, ohne dass eine beste Interventionsstrategie erarbeitet werden muss. In einigen Fällen sind dringlichere Sicherheitsmaßnahmen erforderlich, die unter Umständen schon vor der Veröffentlichung des nächsten EPAS abgeschlossen sind. Diese Maßnahmen werden dann natürlich nicht in den EPAS aufgenommen. Mögliche Beispiele für solche Maßnahmen sind die Veröffentlichung eines Sicherheits-Informationbulletins oder unmittelbare Maßnahmen zur Förderung der Sicherheit.

Umsetzung und Weiterverfolgung: Der nächste Verfahrensschritt ist die Umsetzung und Weiterverfolgung der Maßnahmen, die in den EPAS aufgenommen wurden.

Die EASA überwacht die fristgerechte Umsetzung der Maßnahmen auf der Grundlage der im Rahmen des einheitlichen Programmplanungsprozesses festgelegten wesentlichen Leistungsindikatoren. In den Sitzungen der beratenden Gremien werden regelmäßig Rückmeldungen zu den Fortschritten gegeben.

Nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2018/1139 sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, die einschlägigen im EPAS identifizierten Maßnahmen und Risiken im Hinblick auf die Aufnahme in ihren eigenen staatlichen Plan für Flugsicherheit (SPAS) zu prüfen und Begründungen vorzulegen, wenn sie bestimmte Maßnahmen als für sie nicht relevant erachten. Somit stellt der SPAS weiterhin ein wichtiges Instrument für die Mitgliedstaaten dar, um über die Durchführung von Maßnahmen zu berichten. Von den Staaten wird erwartet, dass sie ihren Plan mindestens einmal jährlich überprüfen. Sofern der Plan nicht jährlich aktualisiert wird, müssen sie Aufzeichnungen über die Umsetzung einschlägiger Maßnahmen des EPAS führen und begründen, wenn bestimmte Maßnahmen als nicht relevant angesehen werden.

Im Rahmen ihrer SYS-Normungstätigkeiten bewertet die EASA regelmäßig die Umsetzung der SSP auf Ebene der einzelnen Staaten. Durch diese Bewertung sollen sowohl Stärken als auch verbesserungswürdige Bereiche aufgezeigt und somit zu einer wirksameren Umsetzung der SSP in Europa beigetragen werden, um die diesbezüglichen Ziele des Globalen Flugsicherheitsplans sowie des EPAS bis 2025 zu erreichen. Vor diesem Hintergrund werden die Verfahren und Ergebnisse der Planung von Sicherheitsmaßnahmen auf Ebene der Staaten bewertet. Darüber hinaus werden zu den Maßnahmen des EPAS, die auch im EUR RASP

enthalten sind, jährliche Erhebungen bezüglich der Umsetzung durchgeführt, die vom ICAO-Regionalbüro für die Region Europa geleitet werden. Die Ergebnisse dieser Überwachung werden in den Sitzungen der beratenden Gremien bzw. der Expertengruppe für Sicherheit für die Region Europa (RESG) erörtert.

Messung der Sicherheitsleistung: Der letzte Schritt im Verfahren zum Management von Sicherheitsrisiken ist die Messung der Sicherheitsleistung. Sie dient der Überwachung von

- (1) spezifischen Veränderungen, die sich aus der Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen ergeben haben;
- (2) möglichen systemischen Veränderungen im Luftfahrtsystem, die unter Umständen zusätzliche Maßnahmen erfordern.

Die Leistungsmessung erfolgt anhand eines Rahmens für die Sicherheitsleistung; dieser dient der

- (1) bereichsübergreifenden Überwachung unter Berücksichtigung der bereichsspezifischen Hauptrisikobereiche;
- (2) Überwachung spezifischer Sicherheitsprobleme.

Im Zuge des jährlichen Sicherheitsberichts der EASA wird der Rahmen für die Sicherheitsleistung jährlich überprüft. Darin werden Tendenzen, vorrangige Bereiche, Hauptrisikobereiche und Probleme im Bereich der Sicherheit ermittelt. Mit diesem Schritt beginnt das Verfahren zum Management von Sicherheitsrisiken von Neuem. Weitere Einzelheiten zum jährlichen Sicherheitsbericht der EASA enthält Abschnitt 2.3.3.

2.2.1 Der europäische Plan für Flugsicherheit (EPAS): internationale Dimension

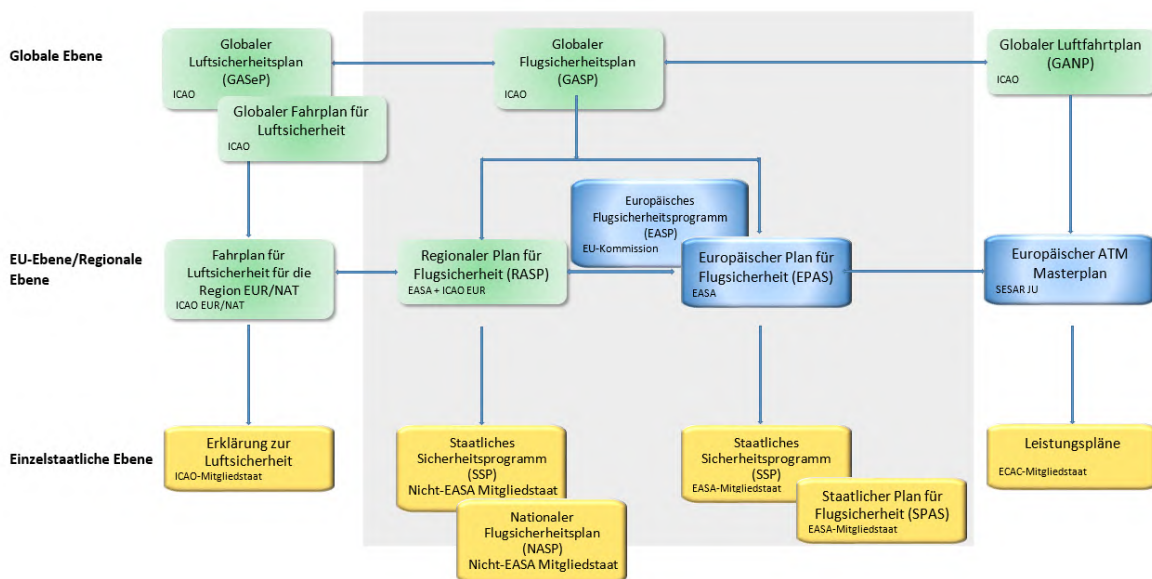
Der EPAS unterstützt die Ziele und Prioritäten des Globalen Flugsicherheitsplans. Der Zweck des Globalen Flugsicherheitsplans besteht darin, die Zahl der Todesopfer und das Risiko von Todesfällen kontinuierlich zu verringern. Zu diesem Zweck enthält er Leitlinien für die Entwicklung einer harmonisierten Flugsicherheitsstrategie sowie für die Entwicklung und Umsetzung regionaler und nationaler Flugsicherheitspläne. Ein sicheres Luftfahrtsystem ist ein bedeutender Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung von Staaten und ihrer Wirtschaftszweige. Der Globale Flugsicherheitsplan unterstützt die Umsetzung des Sicherheitsaufsichtssystems eines Staates, indem ein risikobasierter Ansatz für das Sicherheitsmanagement sowie ein koordinierter Ansatz für die Zusammenarbeit zwischen Staaten, Regionen und der Branche gefördert werden. Der Plan erstreckt sich nicht nur auf die systemische Sicherheit, sondern auch auf globale Hochrisikokategorien von Ereignissen, die als globale Sicherheitsprioritäten gelten. Diese Kategorien wurden auf der Grundlage der tatsächlichen Todesfälle bei früheren Unfällen, dem hohen Todesfallrisiko je Unfall oder der Anzahl der Unfälle und Störungen festgelegt. Zu den Hauptrisikobereichen, die im Rahmen des europäischen Verfahrens zum Management von Sicherheitsrisiken ermittelt wurden, zählen die folgenden fünf globalen Hochrisikokategorien von Ereignissen:

- Bodenberührung mit einem nicht außer Kontrolle geratenen Luftfahrzeug;
- Verlust der Kontrolle über die Steuerung während des Fluges;
- Zusammenstöße in der Luft;
- Abkommen von der Start- oder Landebahn;
- Störungen auf der Start- oder Landebahn.

Im Rahmen des EPAS werden weitere Hauptrisikobereiche ermittelt (siehe Band III Kapitel 17 des EPAS), z. B. Brand-/Rauchentwicklung, Druckbelüftung, Beschädigung am Boden, Zusammenstoß mit Hindernissen während des Fluges, sonstige Verletzungen und Gefahrenabwehr.

Seit 2017 arbeiten das ICAO-Regionalbüro für die Region Europa/Nordatlantik und die EASA gemeinsam an der Entwicklung eines regionalen Plans für die Flugsicherheit (RASP) auf der Grundlage des EPAS. Der erste EUR RASP wurde im Januar 2019 veröffentlicht. Für die Pflege und Überwachung des EUR RASP ist die Expertengruppe für Sicherheit für die Region Europa (EUR RESG) zuständig. Die EUR RESG steht unter der gemeinsamen Leitung von EASA und Branchenvertretern (derzeit dem IATA). Sie untersteht der europäischen Planungsgruppe für das Luftfahrtsystem (EASPG). Während die Sicherheitsleistungsindikatoren des EPAS im Rahmen des europäischen Verfahrens zum Management von Sicherheitsrisiken festgelegt werden, enthält der EUR RASP eine Reihe von Sicherheitsleistungsindikatoren und -zielen für die Region Europa, die auf den Zielen und Vorgaben des Globalen Flugsicherheitsplans beruhen und für die die ICAO Daten sammelt.

Abbildung 3. Beziehung zwischen dem EASP, dem EPAS sowie anderen Programmen und Plänen



2.3. Überwachung der Sicherheitsleistung

Unter „Sicherheitsleistung“ versteht man die mit quantitativen und/oder qualitativen Mitteln bewertete Sicherheitsbilanz einer Region, eines Staates oder einer Organisation.

Wie in Artikel 6 der Verordnung (EU) 2018/1139 dargelegt, sollte das zu erreichende Niveau der Sicherheitsleistung zwar unverbindlich sein, jedoch den Anspruch der Union und ihrer Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt zum Ausdruck bringen.

Anmerkung:

Das Konzept des „annehmbaren Niveaus der Sicherheitsleistung“, wie es in der zweiten Ausgabe des Anhangs 19 Norm 3.4.2.1 des ICAO-Abkommens definiert ist, soll entsprechend den Empfehlungen von Staaten und Branchenvertretern in der nächsten Ausgabe nicht mehr erscheinen. Stattdessen soll betont werden, dass die Sicherheitsleistung aktiv auf der Grundlage von Indikatoren, die die Sicherheitsziele widerspiegeln, überwacht und gesteuert werden muss.

Weitere Leitlinien der EASA zum Management der Sicherheitsleistung sind unter folgendem Link abrufbar:

- [Guidance on the Acceptable Level of Safety Performance \(ALoSP\), Safety Performance Management and Safety Assurance](#) (Leitlinien zum annehmbaren Niveau der Sicherheitsleistung, zum Management der Sicherheitsleistung und zur Gewährleistung der Sicherheit).

2.3.1 Vereinbarung zur Sicherheitsleistung von Organisationen

Die Mitgliedstaaten der EU sind dafür verantwortlich, das Managementsystem von Organisationen regelmäßig zu bewerten, wozu auch die Überwachung der Sicherheitsleistung der ihrer Gerichtsbarkeit unterstehenden Organisationen gehört, sofern ein solches Managementsystem erforderlich ist. Das zu erreichende Niveau der Sicherheitsleistung sollte anhand der Sicherheitsziele bewertet werden und der Wirksamkeit von Risikominderungsmaßnahmen Rechnung tragen. Die Überwachung sollte anhand einer Kombination aus prozess- und ergebnisbasierten Indikatoren erfolgen, die von den Sicherheitszielen abgeleitet werden.

Sowohl in Bezug auf die Sicherheitsziele selbst als auch im Hinblick auf ihre Überwachung gilt es, für Kohärenz zwischen dem jeweiligen Staat (d. h. SSP/SPAS gemäß Artikel 7 bzw. 8 der Verordnung (EU) 2018/1139) und den beaufsichtigten Stellen zu sorgen. Die Überwachung erfolgt im Rahmen der Verfahren zum Management der Sicherheitsleistung von Staaten und Organisationen sowie durch eine risiko- bzw. leistungsorientierte Aufsicht. Diese Methodik ermöglicht eine kontinuierliche Verbesserung des Niveaus der Sicherheitsleistung. Wenn das entsprechende Niveau der Sicherheitsleistung nicht erreicht wird, sollten sowohl der jeweilige Staat als auch die Organisation gemeinsam Maßnahmen zur Verbesserung der Situation ergreifen.

Sofern sich die Umsetzung weiterentwickelt und ein regelmäßiger Austausch von aussagekräftigen Informationen zwischen dem jeweiligen Staat und den beaufsichtigten Organisationen stattfindet, wird sich die Überwachung der Sicherheitsleistung im Laufe der Zeit noch verbessern.

Der EU-Rahmen für das Sicherheitsmanagement umfasst derzeit einen Bereich, für den explizite Sicherheitsleistungsziele festgelegt sind: Das Leistungssystem des einheitlichen europäischen Luftraums im Bereich Flugverkehrsmanagement²⁸ wurde auf EU-Ebene eingerichtet, um zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems beizutragen, indem die Gesamteffizienz der Flugsicherungsdienste in den vier wesentlichen Leistungsbereichen Sicherheit, Umweltschutz, Kapazität (Verspätungen) und Kosteneffizienz verbessert werden soll. Im Rahmen des Systems wurden unionsweit geltende Leistungsziele in den vier wesentlichen Leistungsbereichen für feste Bezugszeiträume von drei bis fünf Jahren festgelegt. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, Leistungspläne aufzustellen, die verbindliche Ziele auf nationaler Ebene oder auf Ebene funktionaler Luftraumblöcke enthalten, die mit den unionsweit geltenden Leistungszielen im Einklang stehen.

Bei der Umsetzung der Leistungssysteme des einheitlichen europäischen Luftraums im Bereich Flugverkehrsmanagement wird die Kommission durch ein unabhängiges

²⁸ Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1) sowie Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 der Kommission vom 11. Februar 2019 zur Festlegung eines Leistungssystems und einer Gebührenregelung für den einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L 56 vom 25.2.2019, S. 1).

Leistungsüberprüfungsgremium unterstützt, das mit dem Durchführungsbeschluss 2014/672/EU²⁹ der Kommission eingesetzt wurde.

2.3.2 Sicherheitsleistung der Mitgliedstaaten

Für die Mitgliedstaaten der EU gelten die gleichen Grundsätze wie die in Abschnitt 2.3.1 beschriebenen: Das zu erreichende Niveau der Sicherheitsleistung sollte anhand der Sicherheitsziele bewertet werden und der Wirksamkeit von Risikominderungsmaßnahmen Rechnung tragen, die sich aus dem staatlichen Management von Sicherheitsrisiken im Rahmen des SSP ergeben und im SPAS festgelegt sind (siehe Artikel 7 und 8 der Verordnung (EU) 2018/1139), und zwar unter gebührender Berücksichtigung der Risiken und Maßnahmen, die im EPAS als für den jeweiligen Staat relevant identifiziert wurden (siehe Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1139).

Es besteht weder eine Vereinbarung über die Sicherheitsleistung der Mitgliedstaaten noch werden den Mitgliedstaaten derzeit durch das EU-Recht spezifische Ziele für die Sicherheitsleistung vorgegeben.

2.3.3 Der jährliche Sicherheitsbericht der EASA

Um die Öffentlichkeit über das Sicherheitsniveau in der Zivilluftfahrt in der Union zu informieren, veröffentlicht die Agentur nach Artikel 72 Absatz 7 der Verordnung (EU) 2018/1139 jährlich sowie bei Vorliegen besonderer Umstände einen Sicherheitsbericht. Der Bericht umfasst eine Analyse der allgemeinen Sicherheitslage, die einfach und leicht verständlich abgefasst ist und aus der hervorgeht, ob ein erhöhtes Sicherheitsrisiko vorliegt.

Darüber hinaus ist in Artikel 14 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 festgelegt, dass die Agentur Informationen über das Ergebnis der Analyse von Informationen nach Absatz 1 des genannten Artikels in den jährlichen Sicherheitsbericht nach Artikel 72 Absatz 7 der Verordnung (EU) 2018/1139 aufnimmt. Dazu heißt es wie folgt: „Die Kommission, die Agentur und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten nehmen in Zusammenarbeit regelmäßig an Austausch und Analyse der im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Informationen teil.“

Entsprechend diesen Anforderungen veröffentlicht die EASA seit 2005 einen jährlichen Sicherheitsbericht. Die in diesem Bericht enthaltene Analyse liefert die Datengrundlage für die Entscheidungsprozesse, die für den EPAS erforderlich sind. Der jährliche Sicherheitsbericht enthält sowohl eine statistische Zusammenfassung zur Flugsicherheit in den Mitgliedstaaten der EASA als auch eine Aufstellung der wichtigsten Herausforderungen im Bereich der Sicherheit, denen die europäische Luftfahrt heutzutage gegenübersteht.

Für jeden Bereich der Luftfahrt werden Datenportfolios bereitgestellt, die auf den Arbeiten der Vorjahre basieren. Sie zeigen die ursächlichen und beitragenden Faktoren, die bei der Analyse von Ereignisdaten ermittelt und mit den Hauptrisikobereichen (oder den wichtigsten Unfallfolgen), zu denen sie beitragen, abgeglichen wurden.

Die Analyse des jährlichen Sicherheitsberichts konzentriert sich auf Sicherheitsrisiken in der Luftfahrt auf der Grundlage von Ereignisdaten. Diese Arbeit ist ein Teil des laufenden

²⁹ Durchführungsbeschluss 2014/672/EU der Kommission vom 24 September 2014 über die Erneuerung der Einsetzung des Leistungsüberprüfungsgremiums für den einheitlichen europäischen Luftraum (ABl. L 281 vom 25.9.2014, S. 5).

europäischen Verfahrens zum Management von Sicherheitsrisiken. Im Rahmen dieser Arbeit wird die Entwicklung von bereichsspezifischen Portfolios zum Sicherheitsrisiko unterstützt und eine Liste der Hauptrisikobereiche erstellt, auf deren Grundlage Maßnahmen für den EPAS priorisiert werden können.

Ähnlich wie die EASA sind auch die Mitgliedstaaten verpflichtet, einen jährlichen Sicherheitsbericht zu veröffentlichen. So sieht Artikel 13 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 über die Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen auf nationaler Ebene vor, dass die Mitgliedstaaten mindestens einmal jährlich einen Sicherheitsbericht veröffentlichen, um die Öffentlichkeit über das Sicherheitsniveau in der Zivilluftfahrt zu informieren. Dieser Sicherheitsbericht

- a) enthält aggregierte und anonymisierte Informationen zu der Art von Ereignissen, die in ihren nationalen Systemen zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen erfasst wurden;
- b) zeigt Tendenzen auf;
- c) führt die von dem betreffenden Mitgliedstaat getroffenen Maßnahmen auf.

2.4. Für Behörden und Organisationen geltende Anforderungen an das Sicherheitsmanagement

Infolge der Ausarbeitung der Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EU) 2018/1139 wurden für Behörden einerseits und Organisationen andererseits jeweils unterschiedliche Anforderungen verabschiedet:

- a) Anforderungen an Behörden, die den acht kritischen Elementen eines Sicherheitsaufsichtssystems im Sinne der Definition in Anhang 19 Anlage 1 des Abkommens von Chicago entsprechen und somit die Umsetzung von SSP unterstützen und gleichzeitig dem Normungsziel gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 dienen. Sie enthalten zudem Elemente, die für die Einrichtung eines umfassenden Flugsicherheitsmanagementsystems auf EU-Ebene, bei dem die jeweiligen Zuständigkeiten der EU und der Mitgliedstaaten für das Sicherheitsmanagement berücksichtigt werden, wesentlich sind.
- b) Anforderungen an Organisationen in den meisten Bereichen der Luftfahrt, die konsolidierte allgemeine Anforderungen für (Sicherheits-)Managementsysteme enthalten. Nachdem in den Jahren 2021 und 2022 Vorschriften verabschiedet wurden, nach denen Managementsysteme im Bereich der Lufttüchtigkeit sowie der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit³⁰ erforderlich sind, entspricht der Rechtsrahmen der EU den Erfordernissen von Anhang 19 Kapitel 4 des Abkommens von Chicago, in dem die Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme festgelegt sind. Bei diesen Anforderungen an Organisationen sollen die Richtlinien und Empfehlungen der ICAO nach Anhang 19 so eingebunden werden, dass die Kompatibilität mit bestehenden Managementsystemen gewährleistet ist und ein integriertes Management gefördert wird. Die Anforderungen an Managementsysteme sind flexibel gestaltet, damit das System an Umfang, Art oder Komplexität der Tätigkeiten von Luftfahrtorganisationen

³⁰ Lufttüchtigkeit: Delegierte Verordnung (EU) 2022/201 der Kommission vom 10. Dezember 2021 und Durchführungsverordnung (EU) 2022/203 der Kommission vom 14. Februar 2022; Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit: Durchführungsverordnung (EU) 2021/1963 der Kommission vom 8. November 2021.

sowie an das von ihnen verfolgte Geschäftsmodell angepasst werden kann und somit eine verhältnismäßige Anwendung gewährleistet ist.

Durch die allgemeinen Anforderungen an Managementsysteme soll ein einheitlicher Rahmen für das Sicherheitsmanagement für alle zugelassenen Organisationen im Geltungsbereich der Verordnung (EU) 2018/1139 gefördert werden. Für die verschiedenen technischen Bereiche werden diese allgemeinen Anforderungen an Behörden und Organisationen durch spezifischere Anforderungen (beispielsweise Anforderungen an die Flugdatenüberwachung für Luftverkehrsbetreiber) ergänzt.

Zudem werden diese Anforderungen an Behörden und Organisation derzeit durch spezifische Bestimmungen zum Informationssicherheitsmanagement ergänzt.

Ergänzend zu diesen Anforderungen wird durch die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 sichergestellt, dass Organisationen und zuständige Behörden durch die Erfassung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt Gefahren erkennen und Sicherheitsrisiken beherrschen. Ab Januar 2023 sind Behörden und die EASA nach dieser Verordnung verpflichtet, das ERCS zu verwenden (siehe Abschnitt 2.1).

Im Jahr 2019 wurde die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 einer Evaluierung unterzogen. Aus dieser Evaluierung ging hervor, dass die Verordnung trotz der jüngsten Entwicklungen im Luftfahrtsektor, wie der raschen Zunahme des Einsatzes von unbemannten Luftfahrzeugen, sowie der wachsenden Bedrohungen im Bereich der Cybersicherheit nach wie vor relevant ist. In der Evaluierung wird darauf verwiesen, dass, auch wenn die Verordnung genügend Flexibilität bietet, um auf solche Entwicklungen effizient reagieren zu können, eine Aktualisierung der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 der Kommission in Erwägung gezogen werden sollte, damit in die Liste der meldepflichtigen Ereignisse und in die obligatorischen Datenfelder die Sicherheitsdaten aus diesen neuen Luftfahrtbereichen leichter aufgenommen werden können.

3. GEWÄHRLEISTUNG DER EUROPÄISCHEN FLUGSICHERHEIT

3.1 Sicherheitsaufsicht³¹

Im Rahmen der Sicherheitsaufsicht in der Europäischen Union werden sowohl die von der EASA zugelassenen als auch die von den Mitgliedstaaten zugelassenen Organisationen beaufsichtigt und überwacht. Auch die Mitgliedstaaten werden überwacht, um die ordnungsgemäße Anwendung der europäischen Rechtsvorschriften für die Flugsicherheit zu gewährleisten.

3.1.1 Überwachung der Anwendung der Vorschriften in den Mitgliedstaaten

In der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 628/2013³² der Kommission ist die Arbeitsweise bei Inspektionen zur Kontrolle der Normung und für die Überwachung der Anwendung der einschlägigen Rechtsvorschriften bezüglich der Sicherheit durch die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten festgelegt. Diese Inspektionen zur Kontrolle der Normung sowie deren Folgemaßnahmen werden von der EASA durchgeführt (siehe auch Abschnitte [3.2.1](#) und [1.6.1](#)).

3.1.2 Aufsicht über zertifizierte Organisationen

Die Sicherheitsaufsicht ist ein Teil des Verfahrens zum Management von Sicherheitsrisiken, durch das die wirksame Einhaltung der in den Rechtsvorschriften der Union enthaltenen Sicherheitsanforderungen und damit verbundenen Verfahren gewährleistet werden soll.

Durch die Sicherheitsaufsicht wird dafür gesorgt, dass die europäische Luftfahrtbranche ein Sicherheitsniveau bietet, das dem in den Vorschriften der Union festgelegten Niveau entspricht. Die Zuständigkeiten der einzelnen Mitgliedstaaten und der EASA im Bereich der Sicherheitsaufsicht bilden somit die Grundlage für die Gewährleistung der Flugsicherheit und für die gegenseitige Anerkennung von Lizenzen und Zulassungen bzw. Zeugnissen innerhalb der Europäischen Union.

Mit der Einführung von Anforderungen an Behörden umfasst diese Aufsicht eine kontinuierliche Überwachung der Sicherheitsleistung von Organisationen, bei der die spezifischen Risiken berücksichtigt werden, die sich aus deren Tätigkeiten ergeben (siehe auch [Abschnitt 3.2.2](#)).

³¹ Für die Zwecke dieses Dokuments bezieht sich der Begriff „Aufsicht“ sowohl auf die Aufsicht über zertifizierte Organisationen durch die für sie zuständige Behörde als auch auf die Überwachung der Anwendung von Vorschriften in den Mitgliedstaaten der EASA, die von der EASA im Zusammenhang mit Inspektionen zur Kontrolle der Normung vorgenommen wird.

Die Sicherheitsaufsicht in der EU wird im Wesentlichen durch die Verordnung (EU) 2018/1139 und die dazugehörigen Durchführungsbestimmungen geregelt (siehe Abbildung 1 für weitere Informationen zu den geltenden Rechtsvorschriften).

³² Durchführungsverordnung (EU) Nr. 628/2013 der Kommission vom 28. Juni 2013 über die Arbeitsweise der Europäischen Agentur für Flugsicherheit bei Inspektionen zur Kontrolle der Normung und für die Überwachung der Anwendung der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 736/2006 der Kommission (ABl. L 179 vom 29.6.2013, S. 46).

3.2 Auf Sicherheitsdaten gestützte gezielte Aufsicht in Bereichen, die besonderes Augenmerk erfordern

3.2.1 Auf Sicherheitsdaten gestützte gezielte Überwachung der Mitgliedstaaten

In der EU folgen die von der Agentur durchgeführten Inspektionen zur Kontrolle der Normung in den Mitgliedstaaten einem risikobasierten Ansatz, bei dem sich Inspektionsintervalle, Umfang und Tiefe der Untersuchungen sowie Größe und Zusammensetzung der Teams nach der jeweiligen Situation des betreffenden Staates und Sektors richten.

Diese Überwachung erfolgt kontinuierlich, erstreckt sich auf das gesamte Luftfahrtsystem und ist risikobasiert, wobei alle der EASA zur Verfügung stehenden Informationen berücksichtigt werden. Zu diesem Zweck bewertet die EASA die Fähigkeit der zuständigen Behörden, ihrer Verantwortung im Bereich der Sicherheitsaufsicht gerecht zu werden. Dies umfasst die Erfassung und Analyse von Daten, bei Bedarf die Durchführung von Inspektionen und die Weiterverfolgung der Feststellungen, um dafür zu sorgen, dass geeignete Korrekturen und Abhilfemaßnahmen zeitnah umgesetzt werden.

Die Normung ist Teil der Erfassung von Sicherheitsdaten auf EU-Ebene, die zur Ermittlung von Gefahren erforderlich ist, und ermöglicht eine auf Sicherheitsdaten gestützte gezielte Überwachung von Bereichen, die besonderes Augenmerk erfordern.

Die Normungsstrategie konzentriert sich auf folgende Schwerpunktbereiche:

- **Umsetzung einer kontinuierlichen Überwachung:** Durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 628/2013 wird ein System zur Überwachung der einheitlichen Anwendung der europäischen Flugsicherheitsvorschriften eingeführt, das auf alle Bereiche der Luftfahrt ausgedehnt werden sollte.
- **Risikobasierte Planung der Inspektionen zur Kontrolle der Normung:** Bei der kontinuierlichen Überwachung richten sich Inspektionsintervalle, Umfang und Tiefe der Untersuchungen sowie Größe und Zusammensetzung der Teams nach der jeweiligen Situation des betreffenden Staates und Sektors. Das führt zu einer flexibleren und effizienteren Nutzung der Ressourcen und zu einer geringeren Belastung für diejenigen Staaten, die eine gute Leistung aufweisen und daher weniger oft inspiziert werden müssen. Die Überprüfung der Einhaltung der Rechtsvorschriften wird schrittweise mit der Überwachung der Leistung der Systeme und Verfahren verschränkt, indem die systembezogene Wirksamkeit der Managementsysteme der zuständigen Behörden und der staatlichen Sicherheitsprogramme untersucht wird.
- **Integration der Normungstätigkeiten der EASA und des Programms der ICAO zur universellen Überprüfung der Sicherheitsaufsicht (USOAP):** Im Rahmen der bestehenden Arbeitsvereinbarung wird eine stärkere Zusammenarbeit und Integration der Tätigkeiten zwischen EASA und ICAO gefördert. Ein ständiger Dialog, der Austausch von Informationen und Daten sowie die gegenseitige Teilnahme an Inspektionen und Audits sind die Instrumente, die hierfür festgelegt wurden und durch die erreicht werden soll, dass die Anforderung und Standards sowohl der EU als auch der ICAO so weit wie möglich in einem einzigen integrierten Verfahren erfüllt werden können.
- **Integration der Bewertungen der Umsetzung der staatlichen Sicherheitsprogramme in den Rahmen der Normungstätigkeiten der EASA:** Seit 2022 werden Inspektionen zur Kontrolle der Normung auch dazu genutzt, die wirksame Umsetzung der staatlichen Sicherheitsprogramme der Mitgliedstaaten und der damit verbundenen staatlichen Pläne für die Flugsicherheit zu bewerten. Im

Einklang mit dem leistungsorientierten Ansatz der ICAO, der die schrittweise Umsetzung der SSP fördert und unterstützt, bewertet die EASA den Stand der Umsetzung der Programme anhand der fünf Reifegrade, die in der Methodik zur Bewertung der Umsetzung der staatlichen Sicherheitsprogramme (SSPIA) der ICAO definiert sind.

- **Einbindung des Personals der zuständigen Behörden in Normungstätigkeiten:** Dadurch soll eine proaktive Normung gewährleistet und ein angemessenes Qualifikationsniveau des Personals in ganz Europa gefördert werden. Darüber hinaus bieten Normungssitzungen ein Forum, um sich auf ein gemeinsames Verständnis der Anforderungen zu einigen, Auslegungen vorzunehmen sowie bewährte Verfahren auszutauschen und somit die einheitliche Umsetzung der Vorschriften zu unterstützen.
- **Verstärkung des Feedback-Mechanismus im Bereich der Regulierung:** Der bestehende Feedback-Mechanismus wird gestärkt und verbessert, sodass die Wirksamkeit der Vorschriften systematisch bewertet und die Ergebnisse von Normungstätigkeiten beim Sicherheitsmanagement, bei der Festlegung von Vorschriften und bei Tätigkeiten zur Förderung der Sicherheit berücksichtigt werden können.

3.2.2 Auf Sicherheitsdaten gestützte gezielte Aufsicht über die Branche

Gemäß den im EU-Recht enthaltenen Anforderungen an Behörden muss ein Aufsichtsprogramm entwickelt werden, bei dem die spezifische Natur der Organisation, die Komplexität ihrer Tätigkeiten und die Ergebnisse früherer Zertifizierungs- und/oder Aufsichtstätigkeiten berücksichtigt werden, wobei eine Beurteilung der damit verbundenen Risiken zugrunde gelegt wird. Ab 2023 werden die zuständigen Behörden durch die Anwendung des ERCS auf die von Organisationen gemeldeten Ereignisse einen Beitrag zur Bewertung der damit verbundenen Risiken leisten können.

Die Behörde muss den Planungszyklus für die Aufsicht verkürzen, wenn es Hinweise darauf gibt, dass die Sicherheitsleistung der Organisation nachgelassen hat und sie die Vorschriften nicht mehr ordnungsgemäß erfüllt. Wenn die Organisation ein hohes Niveau der Sicherheitsleistung und eine umfassende Einhaltung der Vorschriften nachweist, kann die Behörde den Planungszyklus für die Aufsicht verlängern. Durch diese risiko- und leistungsbezogene Ausrichtung der Aufsicht wird sichergestellt, dass die für diesen Bereich verfügbaren Ressourcen sowohl in den Mitgliedstaaten als auch bei der EASA möglichst effizient eingesetzt werden.

Darüber hinaus fördert eine risiko- und leistungsorientierte Aufsicht ein Denken nach Gesichtspunkten des Sicherheitsmanagements. Sie soll Organisationen in die Lage versetzen, auch solche Risiken zu bewältigen, die nicht durch Vorschriften geregelt sind, und schafft Anreize für eine wirksame Umsetzung des Sicherheitsmanagements, indem der Aufwand für Aufsichtstätigkeiten womöglich verringert wird. Sie unterstützt damit die wirksame Umsetzung der in den Durchführungsvorschriften für Organisationen enthaltenen Bestimmungen zum Managementsystem.

Die EASA unterstützt die auf Sicherheitsdaten gestützte gezielte Aufsicht über die Branche, indem sie im Rahmen des EPAS die wichtigsten Risiken und Sicherheitsprobleme für jeden Bereich auflistet und beschreibt. Zudem wurden den Mitgliedstaaten Verfahren zur

risikobasierten Aufsicht an die Hand gegeben, die regelmäßig mit dem technischen Gremium für Sicherheitsmanagement erörtert werden.³³

³³ [EASA Report Template \(europa.eu\)](http://europa.eu)

4. FÖRDERUNG DER SICHERHEIT AUF EUROPÄISCHER EBENE³⁴

Die Förderung der Sicherheit ist ein wesentlicher Bestandteil eines Sicherheitsprogramms und eines wirksamen Sicherheitsmanagements. Sicherheitsrisiken können gemindert werden, indem gewonnene Erkenntnisse im Bereich der Sicherheit stärker ins Bewusstsein gerückt, bewährte Verfahren verbreitet und Sicherheitsverfahren sowie -vorschriften erläutert werden. Im europäischen Luftfahrtsystem ist dies einer der Faktoren zur Aufrechterhaltung einer guten Sicherheitskultur.

Wann immer es möglich ist, dient die Förderung der Sicherheit als „sanftere“ und wirksame Alternative zur Festlegung von Vorschriften und Aufsichtsmaßnahmen. Sie trägt zu einem besseren Verständnis der EU-Vorschriften für die Zivilluftfahrt bei und liefert mehr Informationen über Erkenntnisse und Analyseergebnisse im Bereich der Sicherheit. Im Rahmen dieser Strategie werden kontinuierlich Informationen zu einem breiten Spektrum von sicherheitsrelevanten Themen auf Ebene der einzelnen Bereiche bereitgestellt. Die technischen Inhalte sind dabei an die jeweilige Zielgruppe angepasst (von weitergehenden Informationen für Fachleute bis hin zu grundlegenden Informationen für die breite Öffentlichkeit). Zur Verbreitung der Botschaften bezüglich der Sicherheit kommen zahlreiche verschiedene Kommunikationsmittel zum Einsatz, darunter auch soziale Medien.

Die Förderung der Sicherheit umfasst allgemeine oder gezielte Maßnahmen zur Vermittlung und Weitergabe von Sicherheitsinformationen an die Interessenträger in der Luftfahrt. Die Grundlage für diese Tätigkeit bildet das europäische Verfahren zum Management von Sicherheitsrisiken, bei dem – wie in [Kapitel 2](#) beschrieben – Daten analysiert und Maßnahmen zur Minderung von Sicherheitsrisiken entwickelt werden.

Eine Reihe von Maßnahmen der Sicherheitsförderung wird von den Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene durchgeführt und ist in den staatlichen Sicherheitsprogrammen der Mitgliedstaaten dargelegt. Dies wird von der EASA über das Netz zur Förderung der Sicherheit koordiniert, das als freiwillige Partnerschaft zwischen der EASA, den Mitgliedstaaten und anderen Luftfahrtorganisationen eingerichtet wurde. Ziel des Netzes zur Förderung der Sicherheit ist es, die Flugsicherheit in Europa zu erhöhen, indem ein Rahmen für die Zusammenarbeit bei der Sicherheitsförderung in allen Mitgliedstaaten geschaffen wird.

Zum gegenseitigen Nutzen und mit gemeinsamen Zielen tauschen die Mitglieder des Netzes zur Förderung der Sicherheit Informationen aus, koordinieren ihre Tätigkeiten, kooperieren, führen gemeinsame Aktivitäten durch und arbeiten zusammen, um ihre Kapazitäten für verschiedene Tätigkeiten zu erhöhen, etwa für die Gestaltung, Entwicklung, Veröffentlichung, Übersetzung und Verbreitung von Sicherheitsinformationen. Darüber hinaus prüft das Netz gemeinsame Instrumente und entwickelt Mittel zur Messung der Wirksamkeit der Produkte, die zur Förderung der Sicherheit verbreitet wurden.

Auf europäischer Ebene werden die meisten Tätigkeiten der Sicherheitsförderung von der EASA geleitet und koordiniert. In diesem Zusammenhang hat die EASA eine integrierte Programmplanung aufgebaut, mit der gewährleistet wird, dass Sicherheitsrisiken durch einander in bestimmten Bereichen ergänzende Maßnahmen zur Förderung der Sicherheit und Regulierungstätigkeiten auf möglichst effiziente Weise angegangen werden. Vor diesem Hintergrund erstellt die EASA je nachdem, um welchen operativen Bereich es sich handelt und welche Sicherheitsthemen gefördert werden sollen, unterschiedliche europäische Pakete

³⁴ <https://www.easa.europa.eu/domains/safety-management/safety-promotion>

zur Förderung der Sicherheit, um die Reichweite der Produkte zur Förderung der Sicherheit zu erhöhen. Dies erfolgt mithilfe der Marken „Together4Safety“ für die professionelle, kommerzielle Luftfahrt und „The Aviator's Club“ für die allgemeine Luftfahrt mit Privatpiloten. Parallel dazu werden auf bereichsspezifischer Ebene – und zwar in den Bereichen gewerblicher Flugbetrieb (einschließlich Flugplätzen und Flugverkehrsmanagement), Drehflügler, allgemeine Luftfahrt und Drohnen – Sicherheitspartnerschaften mit sämtlichen am Betrieb Beteiligten ausgebaut. Im Rahmen dieses bereichsspezifischen Ansatzes wird der Tatsache Rechnung getragen, dass für die verschiedenen Interessenträger in der Luftfahrt sehr unterschiedliche Informations- und Kommunikationskanäle erforderlich sind, und sichergestellt, dass Maßnahmen zur Förderung der Sicherheit den spezifischen Bedürfnissen der einzelnen Luftfahrtakteure gerecht werden. Auf der Website der EASA ist jedem Bereich eine eigene Rubrik gewidmet. Für die ersten drei Bereiche wurden zur Stärkung der Koordinierung mit den Interessenträgern zudem eigene Gemeinschaftsseiten eingerichtet.

Anfang 2019 brachte die EASA eine neue Strategie zur Förderung der Sicherheit auf den Weg, in der ein zunehmend proaktiver Ansatz für die Kommunikation der EASA mit den europäischen Luftfahrtakteuren verfolgt wird. Mit ihren Initiativen „Together4Safety“ und „Aviator's Club“ (für die allgemeine Luftfahrt) strebt die EASA eine führende Rolle bei der Förderung der Sicherheit in Europa und weltweit an und verfügt über eine anerkannte Marke, die Interesse und Engagement weckt und zur Verbesserung der Sicherheit beiträgt.

4.1 Tätigkeiten auf EU-Ebene

4.1.1 Kommunikation zur Sicherheit

Die Vermittlung von Sicherheitsinformationen trägt zum Aufbau einer soliden Sicherheitskultur bei. Zu den Produkten der Sicherheitskommunikation in der Europäischen Union zählen Berichte über Sicherheitsanalysen; Bulletins, Broschüren und Poster, audiovisuelles Material, Toolkits, Handbücher und Leitfäden, Pläne und Programme sowie Workshops und andere Veranstaltungen zum Thema Sicherheit. Für jede Aufgabe werden spezifische Inhalte zum Thema Sicherheitsförderung entwickelt, indem die für das jeweilige Thema am besten geeigneten Produkte kombiniert werden. Die Ergebnisse werden über die sozialen Medien und die Kooperationspartner der EASA verbreitet, um die Reichweite der Botschaften zum Thema Sicherheit zu maximieren.

4.1.1.1 Obligatorische Sicherheitskommunikation

Gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 muss die EASA einen [jährlichen Sicherheitsbericht](#)³⁵ veröffentlichen, um die Öffentlichkeit über das allgemeine Sicherheitsniveau in der Zivilluftfahrt zu unterrichten. Der jährliche Sicherheitsbericht enthält Informationen über die Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt in Europa und weltweit (siehe [Abschnitt 2.3.3](#)).

Die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 schreibt die Einrichtung einer Datenbank für Sicherheitsempfehlungen vor. Diese Datenbank ist [online](#) öffentlich zugänglich.³⁶

35 <http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications>

36 <http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsrjs/default.asp>

4.1.1.2 Nichtobligatorische Sicherheitskommunikation

Die EASA veröffentlicht [Sicherheitsinformations-Bulletins](#)³⁷ zur Unterrichtung der Interessenträger. Diese Bulletins sind öffentlich zugänglich und werden regelmäßig überprüft und aktualisiert. Die Agentur veröffentlicht zudem einen Übersichtsbericht über Fortschritte bei der Umsetzung von [Sicherheitsempfehlungen](#)³⁸.

4.1.1.3 Workshops und Konferenzen zum Thema Sicherheit

Die EASA führt Kampagnen zu spezifischen Sicherheitsproblemen infolge bestimmter Ereignisse, ermittelten Sicherheitsrisiken, neu auftretenden Problemen oder Sicherheitsaudits durch.

Darüber hinaus veranstaltet die EASA regelmäßig Workshops und Konferenzen, die dazu dienen, Sicherheitsinformationen an die europäischen Interessenträger weiterzugeben, und Gelegenheit bieten, sicherheitsrelevante Themen, einschließlich der Ergebnisse von Inspektionen, zu erörtern. Des Weiteren organisiert die Agentur eine jährliche Sicherheitskonferenz.

Die Kommission veranstaltet regelmäßig Konferenzen und Seminare zu Themen im Zusammenhang mit der Flugsicherheit. Zudem führt sie Workshops und Tätigkeiten durch, um die Kenntnis und das Verständnis bestimmter Sicherheitsvorschriften, wie der Verordnungen (EU) Nr. 376/2014 und (EU) Nr. 996/2010, zu fördern.

4.1.1.4 Online-Informationen

Ein breites Spektrum an Informationen und Dokumenten ist über die [Website der EASA](#)³⁹ und die Website der Kommission zur [europäischen Flugsicherheitspolitik](#)⁴⁰ öffentlich zugänglich.

Zusätzlich werden häufig Netze mit eingeschränktem Zugang genutzt, um sicherheitsrelevante Informationen zwischen der EASA, der Kommission und den Mitgliedstaaten sowie mit der Branche auszutauschen.

4.2 Schulung auf EU-Ebene

Bei Schulungsmaßnahmen in der EU werden die Organisationen einbezogen, die an der Durchführung des europäischen Flugsicherheitsprogramms beteiligt sind, nämlich die zuständigen nationalen Behörden der Mitgliedstaaten, Sicherheitsuntersuchungsstellen und Branchenvertreter.

Nach der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 sind die Kommission und die Agentur verpflichtet, die Mitgliedstaaten durch geeignete Schulungsmaßnahmen zu unterstützen.

Gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 sind Organisationen und zuständige Behörden dafür verantwortlich, ihr Personal regelmäßig zu schulen, damit es ein Kompetenzniveau besitzt, das es zur ordnungsgemäßen Erfüllung seiner Aufgaben befähigt. Darüber hinaus sind die

37 <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>

38 <http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations>

39 <http://easa.europa.eu/>

40 http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm

zuständigen Behörden gehalten, die Organisationen bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen zur Umsetzung eines Managementsystems durch entsprechende Aus- bzw. Fortbildungsmaßnahmen zu unterstützen, sofern dies machbar und angemessen ist.

Zudem werden derzeit neue Schulungskapazitäten entwickelt, um dafür zu sorgen, dass alle Beteiligten über die entsprechenden Fähigkeiten verfügen, um die erfolgreiche Umsetzung des leistungsorientierten Ansatzes zu gewährleisten.

Ziel der EASA ist es, einen hohen Wissensstand und ein hohes Kompetenzniveau aufrechtzuerhalten und gleichzeitig in ihren Tätigkeitsbereichen über die neuesten Entwicklungen in der Luftfahrt auf dem Laufenden zu bleiben. Die EASA entwickelt und bietet Schulungen für ihre Mitarbeiter und das Personal der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten an.

Zudem hat die Agentur ein auf einer Fragendatenbank beruhendes elektronisches Prüfungssystem entwickelt, das sie über ihre Website betreibt. Dieses System wird auf freiwilliger Basis für Auszubildende von Ausbildungsorganisationen oder Autodidakten angeboten, und zwar über ein System etablierter Prüfungszentren, sodass die Möglichkeit besteht, ein Prüfungszeugnis zu erhalten.

Darüber hinaus unterstützt die EASA Partnerbehörden bei der Einhaltung ihrer internationalen Verpflichtungen (z. B. ICAO-Vorschriften, EU-Verordnungen) und betreibt in mehreren Regionen der Welt, darunter in Nachbarländern der EU, im asiatisch-pazifischen Raum, in Afrika und in Lateinamerika, EU-Kooperationsprojekte im Bereich der Zivilluftfahrt.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AB	Beratendes Gremium (Advisory Body)
ACAS	Bordseitige Kollisionsschutzanlage (Airborne Collision Avoidance System)
ALoSP	Annehmbares Niveau der Sicherheitsleistung (Acceptable Level of Safety Performance)
AMC	Annehmbare Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance)
AMS	Vorfeldmanagementdienste (Apron Management Services)
ANS	Flugsicherungsdienste (Air Navigation Services)
AOC	Luftverkehrsbetreiberzeugnis (Air Operator Certificate)
ASR	Jährlicher Sicherheitsbericht (Annual Safety Review)
ATM	Flugverkehrsmanagement (Air Traffic Management)
BIS	Beste Interventionsstrategie
BR	Grundverordnung (Basic Regulation)
CAEP	Ausschuss für Umweltschutz in der Luftfahrt (Committee on Aviation Environment Protection) (ICAO)
CAMO	Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Continuing Airworthiness Management Organisation) – Anhang Vc (Teil-CAMO) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission
CAO	Kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation (Combined Airworthiness Organisation) – Anhang Vd (Teil-CAO) der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission
CC	Kabinenbesatzung (Cabin Crew) – Anhang V (Teil-CC) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission
CS	Zertifizierungsspezifikation (Certification Specification)
DAT	Anbieter von Datendiensten – Anhang VII der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373
DR	Delegierte Verordnung (Delegated Regulation)
DS	Einzelspezifikation (Detailed Specification)
DTO	Erklärte Ausbildungsorganisation (Declared Training)

	Organisation)
EASA	Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (European Union Aviation Safety Agency)
EASP	Europäisches Flugsicherheitsprogramm (European Aviation Safety Programme)
EASPG	Planungsgruppe für das Luftfahrtsystem der Region Europa (European Region Aviation System Planning Group) (ICAO)
ECCAIRS	Europäisches Koordinierungszentrum für Berichtssysteme über Störungen in der Luftfahrt (European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems)
ECDC	Europäisches Zentrum für die Prävention und die Kontrolle von Krankheiten (European Centre for Disease Prevention and Control)
ECHA	Europäische Chemikalienagentur
ECR	Europäischer Zentralspeicher (European Central Repository)
EUA	Europäische Umweltagentur
EFTA	Europäische Freihandelsassoziation (European Free Trade Association)
ENCASIA	Europäisches Netz der Untersuchungsstellen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt (European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities)
EPAS	Europäischer Plan für Flugsicherheit (European Plan for Aviation Safety)
EHS	Emissionshandelssystem der EU
EU	Europäische Union
EUR RASP	Plan für Flugsicherheit für die Region Europa (European Regional Aviation Safety Plan) (ICAO)
EUR RESG	Expertengruppe für Sicherheit für die Region Europa (EUR Regional Expert Safety Group) (ICAO)
EUR/NAT	Region Europa/Nordatlantik (ICAO-Regionalbüro)
EVT	Bewertungsaufgabe (Evaluation Task) (EPAS)
FAB	Funktionaler Luftraumblock (Functional Airspace Block)
FSTD	Flugsimulationsübungsgerät (Flight Simulation Training Device)

GANP	Globaler Luftfahrtplan (Global Air Navigation Plan)
GASeP	Globaler Luftsicherheitsplan (Global Aviation Security Plan)
GASP	Globaler Flugsicherheitsplan (Global Aviation Safety Plan) (ICAO)
G-HRCs	Globale Hochrisikokategorien von Ereignissen (Global High-Risk Categories of Occurrences)
GM	Anleitungen (Guidance Material)
IATA	Internationaler Luftverkehrsverband (International Air Transport Association)
ICAO	Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (International Civil Aviation Organization)
IR	Durchführungsverordnung (Implementing Regulation)
LUC	Betreiberzeugnis für Leicht-UAS (Light UAS Operator Certificate)
MAB	Beratendes Gremium der Mitgliedstaaten (Member States Advisory Body)
MB	Verwaltungsrat (Management Board)
MST	Aufgabe der Mitgliedstaaten (Member State Task) (EPAS)
NASP	Nationaler Flugsicherheitsplan (National Aviation Safety Plan)
NCA	Zuständige nationale Behörde (National Competent Authority)
NCC	Nichtgewerblicher Betrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen (Non-commercial air operations with complex motor-powered aircraft) – Anhang VI (Teil-NCC) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission
NoAs	Netz von Luftfahrt-Sicherheitsanalysten (Network of Aviation Safety Analysts)
Teil 21	Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 – Zertifizierung von Luftfahrzeugen und zugehörigen Produkten, Bau- und Ausrüstungsteilen und von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben
Teil-145	Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 – Genehmigungen für Instandhaltungsbetriebe
Teil-147	Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 – Anforderungen an Ausbildungsbetriebe für Instandhaltungspersonal

Teil-26	Anhang I der Verordnung (EU) 2015/640 – Zusätzliche Lufttüchtigkeitsanforderungen für bestimmte Betriebsarten
Teil-66	Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 – Freigabeberechtigtes Personal
Teil-AIS	Anhang VI der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 – Besondere Anforderungen an Anbieter von Flugberatungsdiensten
Teil-ARA	Anhang VI der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 – Anforderungen an Behörden bezüglich des fliegenden Personals
Teil-ARO	Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 – Anforderungen an Behörden bezüglich des Flugbetriebs
Teil-ART	Anhang 2 der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 – Anforderungen an Behörden bezüglich der Genehmigung für Drittlandbetreiber
Teil-ASM	Anhang X der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 – Besondere Anforderungen an Anbieter von Luftraummanagement
Teil-ATFM	Anhang IX der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 – Besondere Anforderungen an Verkehrsflussregelungsanbieter
Teil-ATM/ANS.AR	Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 – Anforderungen an die zuständigen Behörden – Aufsicht über Dienste und sonstige ATM-Netzfunktionen
Teil-ATM/ANS.OR	Anhang III der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2017/373 – Allgemeine Anforderungen an Diensteanbieter
Teil-ATS	Anhang IV der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 – Besondere Anforderungen an Anbieter von Flugverkehrsdiensten
Teil-BFCL	Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 2018/395 – Anforderungen an die Erteilung von Lizenzen für die Flugbesatzung von Ballonen
Teil-BOP	Anhang II der Verordnung (EU) 2018/395 – Flugbetrieb mit Ballonen
Teil-CAMO	Anhang Vc der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 – Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
Teil-CNS	Anhang VIII der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 – Besondere Anforderungen an Anbieter von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten
Teil-DAT	Anhang VII der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 – Besondere Anforderungen an Anbieter von Datendiensten
Teil-DEF	Anhang I der Verordnung (EU) 2018/395 –

	Begriffsbestimmungen (Ballone) Anhang I der Verordnung (EU) 2018/1976 – Begriffsbestimmungen (Segelflugzeuge)
Teil-FCL	Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 – Lizenzierung von Flugbesatzungen
Teil-FPD	Anhang XI der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 – Besondere Anforderungen an Verfahrensplanungsanbieter
Teil-M	Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 – Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
Teil-MED	Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 – Anforderungen an die Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen für Piloten, die flugmedizinische Tauglichkeit von Flugbegleitern, die Zulassung flugmedizinischer Sachverständiger und die Qualifikation von Ärzten für Allgemeinmedizin und für Arbeitsmedizin
Teil-MET	Anhang V der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 – Besondere Anforderungen an Anbieter von Wetterdiensten
Teil-ML	Anhang Vb der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 – Anforderung an die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von leichten Luftfahrzeugen
Teil-NCC	Anhang VI der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 – Nichtgewerblicher Betrieb mit technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen
Teil-NCO	Anhang VII der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 – Nichtgewerblicher Betrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen
Teil-NM	Anhang XII der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 – Besondere Anforderungen an den Netzmanager
Teil-ORA	Anhang VII der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 – Anforderungen an Organisationen bezüglich des fliegenden Personals
Teil-ORO	Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 – Anforderungen an Organisationen bezüglich des Flugbetriebs
Teil-PERS	Anhang XIII der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 – Anforderungen an Diensteanbieter für die Ausbildung und die Kompetenzbeurteilung des Personals
Teil-SAO	Anhang II der Verordnung (EU) 2018/1976 – Flugbetrieb mit Segelflugzeugen
Teil-SFCL	Anhang III der Verordnung (EU) 2018/1976 – Anforderungen an

	die Erteilung von Lizenzen für die Flugbesatzung von Segelflugzeugen
Teil-SPA	Anhang V der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 – Sondergenehmigungen
Teil-SPO	Anhang VIII der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 – Spezialisierter Flugbetrieb
Teil-T	Anhang Va der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 – Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von in einem Drittland eingetragenen Luftfahrzeugen, die von EU-Betreibern oder von in der EU ansässigen Betreibern betrieben werden
Teil-TCO	Anhang 1 der Verordnung (EU) Nr. 452/2014 – Drittlandbetreiber
PCG	Programm-Koordinierungsgruppe (Programme Coordination Group) (ICAO)
FuI	Forschung und Innovation
REACH	Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals)
RES	Forschungsaufgabe (Research Task) (EPAS)
RMT	Regelungsaufgabe (Rulemaking Task) (EPAS)
RSOO	Regionale Organisationen für die Sicherheitsaufsicht (Regional Safety Oversight Organisation)
SAB	Beratendes Gremium der Interessenträger (Stakeholders Advisory Body)
SAFA	Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern (Safety Assessment of Foreign Aircraft)
SARP	Richtlinien und Empfehlungen (Standards and Recommended Practices) (ICAO)
SERA	Vereinheitlichte europäische Luftverkehrsregeln (Standardised European Rules of the Air) – Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012
SES	Einheitlicher europäischer Luftraum (Single European Sky)
SESAR	Forschung zum Flugverkehrsmanagement im einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky ATM Research)
SIA	Sicherheitsuntersuchungsstelle (Safety Investigation Authority)
SIB	Sicherheits-Informationsbulletin (Safety Information Bulletin)

SMS	Sicherheitsmanagementsystem
SPAS	Staatlicher Plan für Flugsicherheit (State Plan for Aviation Safety)
SPI	Sicherheitsleistungsindikator (Safety Performance Indicator)
SPN	Netz zur Förderung der Sicherheit (Safety Promotion Network)
SPT	Aufgabe zur Förderung der Sicherheit (Safety Promotion Task) (EPAS)
SRIS	Informationssystem für Sicherheitsempfehlungen (Safety Recommendations Information System)
SRM	Management von Sicherheitsrisiken (Safety Risk Management)
SSP	Staatliches Sicherheitsprogramm
SSPIA	Bewertung der Umsetzung der staatlichen Sicherheitsprogramme (State Safety Programme Implementation Assessment)
SYS 2.0	Inspektion zur Kontrolle der Normung im Bereich „Systemische Faktoren zur Förderung des Sicherheitsmanagements“ (Systemic Enablers for Safety Management) (SYS). Der Zusatz „2.0“ bezieht sich auf Phase II, in der der Umfang der Erstinspektion auf die Bewertung der wirksamen Umsetzung der SSP und SPAS ausgeweitet wird.
TCO	Drittlandsbetreiber (Third-Country Operator)
TeB	Technisches Gremium (Technical Body) (Untergremium des MAB)
TeC	Technischer Ausschuss (Technical Committee) (Untergremium des SAB)
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
UAS	Unbemanntes Luftfahrzeugsystem (Unmanned Aircraft System)
USOAP	Programm zur universellen Überprüfung der Sicherheitsaufsicht (Universal Safety Oversight Audit Programme) (ICAO)
USSP	Anbieter von U-Space-Diensten (U-Space Service Provider)