Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2026/247

3.2.2026

VERORDNUNG (EU) 2026/247 DER KOMMISSION

vom 2. Februar 2026

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Spezifikationen für nationale Qualitätskontrollprogramme im Bereich der Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 ([1]), insbesondere auf Artikel 11 Absatz 2 Unterabsatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit der Verordnung (EU) Nr. 18/2010 der Kommission ([2]) wurde der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 der Anhang II über gemeinsame Spezifikationen für nationale Qualitätskontrollprogramme der Mitgliedstaaten im Bereich der Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt hinzugefügt.

(2) Angesichts der kontinuierlichen Weiterentwicklung der internationalen Standards, Praktiken, Methoden und Instrumente zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt seit der Annahme von Anhang II ist es wichtig, die bestehenden Spezifikationen für die nationalen Qualitätskontrollprogramme zu ändern und entsprechend zu aktualisieren.

(3) In Anhang 17 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 wurden insbesondere zwei neue Richtlinien aufgenommen, nach denen die Vertragsstaaten sicherstellen müssen, dass ihre nationalen Qualitätskontrollprogramme für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt Verfahren für die Meldung von Störungen im Zusammenhang mit unrechtmäßigen Eingriffen und diese vorbereitende Handlungen (Richtlinie 5.1.6) sowie ein System für vertrauliche Meldungen für die Analyse von Sicherheitsinformationen von Quellen wie Fluggästen, Besatzung und Bodenpersonal (Standard 3.5.1 Buchstabe d) vorsehen.

(4) Gemäß Artikel 11 Absatz 2 Unterabsatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 soll das nationale Qualitätskontrollprogramm der Mitgliedstaaten die rasche Aufspürung und Behebung von Mängeln ermöglichen. Um dieses Ziel effizienter zu erreichen, sollten sich die in Erwägungsgrund 3 genannten neuen ICAO-Richtlinien in den nationalen Qualitätskontrollprogrammen für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt widerspiegeln.

(5) Insbesondere als Grundlage für die Politikgestaltung, zur Vereinfachung der Meldung durch Betreiber und betreffende Stellen, die für die Durchführung des jeweiligen nationalen Programms für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt zuständig sind, und zur Unterstützung der Einhaltung der in Anhang 17 des Abkommens von Chicago festgelegten einschlägigen Richtlinien sollte ein gemeinsamer Rahmen für die Zusammenstellung, den Austausch und die Analyse von Daten über Ereignisse im Bereich der Luftsicherheit geschaffen werden, der das derzeit bestehende fragmentierte Regelungsumfeld auf nationaler Ebene zu ersetzt.

(6) Um die Wirksamkeit und Effizienz des Meldemechanismus zu gewährleisten, sollte der gemeinsame Rahmen Betreiber und betreffende Stellen, die für die Durchführung des jeweiligen nationalen Programms für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt zuständig sind, dazu verpflichten, den zuständigen Behörden Informationen über Störungen im Bereich der Luftsicherheit, unrechtmäßige Eingriffe und diese vorbereitende Handlungen innerhalb festgelegter Fristen zu melden, je nachdem, wie schwerwiegend und unmittelbar die Auswirkungen auf die Luftsicherheit sind; zudem sollten sie ein System für interne Meldungen einrichten, das von allen Mitarbeitern genutzt werden kann. Bei der Einrichtung ihrer Systeme für interne Meldungen sollten Betreiber und betreffende Stellen verantwortliche Personen oder Stellen benennen, die Kohärenz der Daten verbessern, Personen einstellen und ausbilden, die mit Meldeaufgaben betraut werden, Meldeformulare standardisieren und eine gemeinsame Klassifizierung verwenden.

([1]) ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj.

([2]) Verordnung (EU) Nr. 18/2010 der Kommission vom 8. Januar 2010 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Spezifikationen für nationale Qualitätskontrollprogramme im Bereich der Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt (ABl. L 7 vom 12.1.2010, S. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/18(1)/oj).

(7) Die in dieser Verordnung festgelegten Verpflichtungen zur Meldung von Ereignissen, Störungen, unrechtmäßigen Eingriffen und diese vorbereitende Handlungen im Bereich der Luftsicherheit berühren nicht die derzeitigen Meldepflichten über bestimmte Ereignisse im Bereich der Luftsicherheit mit Auswirkungen auf die Flugsicherheit, die in der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) und ihren Durchführungsbestimmungen festgelegt sind. Jene Durchführungsbestimmungen werden geändert, um den Bestimmungen dieser Verordnung Rechnung zu tragen.

(8) Um das erforderliche Maß an Vertraulichkeit zu gewährleisten, sollten die in den Meldungen enthaltenen Informationen während ihrer Verarbeitung und Speicherung geschützt werden und keinen anderen Zwecken als der Luftsicherheit dienen. Die Vertraulichkeit der Identität des Meldenden und der in der Meldung genannten Personen, sollte vorbehaltlich der nach nationalem Recht geltenden Straf-, Disziplinar- oder Verwaltungsverfahren gewahrt werden.

(9) Damit die Kommission, andere Mitgliedstaaten, andere nationale Behörden, einschließlich Flugsicherheitsbehörden, die Branche und internationale Partner alle erforderlichen Initiativen zügig ergreifen, sollten geeignete Verfahren für den Austausch der in den Meldungen enthaltenen relevanten Informationen sowie Folgemaßnahmen festgelegt werden.

(10) Um einen wirksamen Überblick über die Ereignisse und Störungen im Bereich der Luftsicherheit in der Union zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, der Kommission jährlich einen Bericht mit Statistiken über die eingegangenen Meldungen und deren Analyse vorzulegen.

(11) Ereignisse im Bereich der Luftsicherheit sollten auf harmonisierte Weise mittels eines standardisierten Musters für die Meldung derartiger Informationen gemeldet werden. Dieses Muster basiert auf dem bestehenden Anleitungsmaterial, das von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation entwickelt und im Juni 2022 unter dem Titel „Reporting of Aviation Security Occurrences and Incidents“ („Meldung von Ereignissen und Störungen im Bereich der Luftsicherheit“) veröffentlicht wurde.

(12) Darüber hinaus haben die Erfahrungen mit der Durchführung von Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 sowie die Weiterentwicklung der globalen Methodik zur Überwachung der Einhaltung und der Terminologie in diesem Sektor gezeigt, dass die gemeinsamen Spezifikationen für nationale Qualitätskontrollprogramme im Bereich der Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt geringfügig geändert werden müssen. Diese Änderungen betreffen bestimmte Begriffsbestimmungen (z. B. Sicherheitsmaßnahmen) und Verbesserungen der bestehenden Bestimmungen (z. B. die Festlegung der Häufigkeit von Flughafeninspektionen).

(13) Die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 sollte daher entsprechend geändert werden. Da Anzahl und Umfang der eingeführten Änderungen voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf den bestehenden Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 hat, erscheint es angemessener, diesen Anhang zu ersetzen.

(14) Die Einrichtung eines Mechanismus und Verfahrens für Meldung, Klassifizierung, Verarbeitung, Speicherung, Schutz, Analyse und Zusammenstellung von Informationen über Störungen im Bereich der Luftsicherheit, unrechtmäßige Eingriffe und diese vorbereitende Handlungen erfordert eine angemessene Vorbereitungszeit. Die Anwendung einiger damit zusammenhängender Bestimmungen im Anhang sollte daher verschoben werden, damit die Mitgliedstaaten genügend Zeit haben, eine wirksame und effiziente Erfüllung der Anforderungen zu gewährleisten.

(15) Die gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 eingesetzte Beratergruppe der Beteiligten wurde konsultiert und eng in die Ausarbeitung der neu hinzugefügten Anforderungen für die Meldung von Ereignissen im Bereich der Luftsicherheit einbezogen.

(16) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 eingesetzten Ausschusses —

([3]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 erhält die Fassung des Anhangs der vorliegenden Verordnung.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 2. Februar 2026

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

„ANHANG II

GEMEINSAME SPEZIFIKATIONEN FÜR DIE NATIONALEN QUALITÄTSKONTROLLPROGRAMME FÜR DIE LUFTSICHERHEIT IN DER ZIVILLUFTFAHRT, DIE VON ALLEN MITGLIEDSTAATEN DURCHZUFÜHREN SIND

1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

1.1. Für die Zwecke dieses Anhangs gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. ‚jährliches Verkehrsvolumen' ist die Gesamtzahl der ankommenden, abfliegenden und (einfach gezählten) umsteigenden Fluggäste;

2. ‚zuständige Behörde' ist die nach Artikel 9 von einem Mitgliedstaat benannte nationale Behörde, die für die Koordinierung und Überwachung der Durchführung seines nationalen Programms für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt zuständig ist;

3. ‚Auditor' ist jede Person, die Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften auf nationaler Ebene im Auftrag der zuständigen Behörde durchführt;

4. ‚Zertifizierung' ist eine förmliche Bewertung und Bestätigung durch die zuständige Behörde oder in ihrem Auftrag, dass eine Person in hinreichendem Ausmaß, das von der zuständigen Behörde festzulegen ist, über die nötige Kompetenz zur Ausübung der Funktionen eines Auditors verfügt;

5. ‚Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung' sind alle Verfahren, die zur Bewertung der Durchführung dieser Verordnung und des nationalen Luftsicherheitsprogramms verwendet werden;

6. ‚Mangel' ist die Nichteinhaltung einer Anforderung an die Luftsicherheit;

7. ‚Inspektion' ist die Prüfung der Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen und -verfahren zum Zweck der Feststellung, ob diese effektiv und dem erforderlichen Standard gemäß durchgeführt werden, und um etwaige Mängel zu ermitteln;

8. ‚Befragung' ist eine mündliche Überprüfung durch einen Auditor zur Feststellung, ob bestimmte Sicherheitsmaßnahmen oder -verfahren durchgeführt werden;

9. ‚Beobachtung' ist eine visuelle Überprüfung durch einen Auditor, dass bestimmte Sicherheitsmaßnahmen oder -verfahren durchgeführt werden;

10. ‚offener Test' ist eine angekündigte Übung mit Kontrollpersonen oder anderem betroffenen Sicherheitspersonal, bei der die Durchführung einer Sicherheitskontrolle oder ein unrechtmäßiger Eingriff realistisch simuliert wird, um Elemente wie die Wirksamkeit der Umsetzung bestehender Sicherheitsmaßnahmen, Kompetenzen und Fähigkeiten des Personals zur Wahrnehmung der zugewiesenen Aufgaben zu überprüfen oder zu messen;

11. ‚relevante Behörde' ist für die Zwecke des Kapitels 19 die zuständige Behörde oder jede andere nationale Behörde, die für die Meldung von Ereignissen, Störungen, unrechtmäßigen Eingriffen und diese vorbereitende Handlungen im Bereich der Luftsicherheit zuständig ist;

12. ‚Meldender' ist jede juristische oder natürliche Person, die ein Ereignis oder eine Störung im Bereich der Luftsicherheit, einen unrechtmäßigen Eingriff, eine vorbereitende Handlung oder andere sicherheitsrelevante Informationen im Rahmen des von den Mitgliedstaaten festgelegten Prozesses für verpflichtende oder freiwillige Meldungen meldet;

13. ‚repräsentative Stichprobe' ist eine Auswahl unter verschiedenen möglichen Optionen für die Überwachung, die hinsichtlich Anzahl und Umfang ausreicht, um als Grundlage für allgemeine Schlussfolgerungen zur Umsetzung von Standards zu dienen;

14. ‚Sicherheitsaudit' ist eine gründliche Prüfung aller Sicherheitsmaßnahmen und -verfahren, bei der ermittelt wird, ob diese kontinuierlich vollständig durchgeführt werden;

15. ‚Störung im Bereich der Luftsicherheit' ist ein Ereignis im Bereich der Luftsicherheit, das die Sicherheit der Fluggäste, der Besatzung, des Bodenpersonals und der Öffentlichkeit beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte;

16. ‚Ereignis im Bereich der Luftsicherheit' ist jedes sicherheitsrelevante Ereignis, das im Ergebnis möglicherweise die Sicherheit verringert oder die betrieblichen Risiken erhöht oder das die Sicherheit der Fluggäste, der Besatzung, des Bodenpersonals und der Öffentlichkeit gefährdet oder einen potenziellen Verstoß gegen die Vorschriften darstellt. Dies schließt die Ermittlung oder Beobachtung einer Schwachstelle beim Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen ein;

17. ‚Test' ist eine Erprobung der Luftsicherheitsmaßnahmen, bei der der Versuch, einen unrechtmäßigen Eingriff vorzunehmen, von der zuständigen Behörde simuliert wird, um die Wirksamkeit der Durchführung vorhandener Sicherheitsmaßnahmen zu prüfen;

18. ‚Verifizierung' ist die Handlung eines Auditors zum Zweck der Feststellung, ob eine bestimmte Sicherheitsmaßnahme tatsächlich durchgeführt wird;

19. ‚Schwachstelle' ist ein Schwachpunkt bei den durchgeführten Maßnahmen und Verfahren, der für einen unrechtmäßigen Eingriff ausgenutzt werden könnte.

2. BEFUGNISSE DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDE

2.1. Die Mitgliedstaaten statten die zuständige Behörde mit den Befugnissen aus, die für die Überwachung der Einhaltung und die Durchsetzung aller Anforderungen dieser Verordnung und deren Durchführungsvorschriften erforderlich sind, einschließlich der Befugnis zur Auferlegung von Sanktionen nach Artikel 21.

2.2. Die zuständige Behörde führt Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung durch und verfügt über die erforderlichen Befugnisse, die Behebung erkannter Mängel innerhalb festgelegter Fristen vorzuschreiben.

2.3. Für Tätigkeiten zur Mängelbehebung und Durchsetzungsmaßnahmen ist ein abgestuftes und der Verhältnismäßigkeit entsprechendes Konzept festzulegen. Das Konzept umfasst eine Reihe von Schritten, die bis zur erfolgreichen Mängelbehebung zu durchlaufen sind, unter anderem:

a) schriftliche Ratschläge und Empfehlungen;

b) schriftliche förmliche Verwarnung;

c) behördliche Durchsetzungsanordnung;

d) Verwaltungssanktionen und gerichtliche Ahndung.

Die zuständige Behörde kann einen oder mehrere dieser Schritte auslassen, insbesondere bei schweren oder wiederholt auftretenden Mängeln.

3. ZIELE UND INHALT DES NATIONALEN QUALITÄTSKONTROLLPROGRAMMS

3.1. Mit dem nationalen Qualitätskontrollprogramm soll überprüft werden, ob die Luftsicherheitsmaßnahmen wirksam und ordnungsgemäß durchgeführt werden, und es soll der Grad der Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung und des nationalen Programms für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt ermittelt werden, wozu Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung durchgeführt werden.

3.2. Das nationale Qualitätskontrollprogramm umfasst unter anderem Folgendes:

a) Organisationsstruktur, Zuständigkeiten und Ressourcen;

b) Aufgabenbeschreibungen und Qualifikationsprofil der Auditoren;

c) Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung, einschließlich Umfang von Sicherheitsaudits, Inspektionen, Tests sowie Untersuchungen nach einem tatsächlichen oder potenziellen Verstoß gegen die Luftsicherheit, Häufigkeit von Sicherheitsaudits und Inspektionen sowie Klassifizierung der Einhaltung;

d) Erhebungen, falls Grund für die Neubewertung der Sicherheitsbedürfnisse besteht;

e) Maßnahmen zur Behebung der Mängel mit Einzelheiten zur Berichterstattung über Mängel, Folgemaßnahmen und Behebung, um die Einhaltung der Luftsicherheitsanforderungen zu gewährleisten;

f) Durchsetzungsmaßnahmen und gegebenenfalls Sanktionen gemäß Nummer 2.1 und 2.3 dieses Anhangs;

g) Berichte über durchgeführte Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung, gegebenenfalls einschließlich des Informationsaustauschs zwischen nationalen Stellen über den Grad der Einhaltung;

h) Überwachungsprozess des Flughafens, des Betreibers und interne Qualitätskontrollmaßnahmen der betreffenden Stelle;

i) ein Prozess zur Erfassung und Analyse der Ergebnisse des nationalen Qualitätskontrollprogramms, mit denen Trends ermittelt und die Entwicklung der künftigen Politik gesteuert wird;

j) ein Prozess für die verpflichtende Meldung von Informationen über Störungen im Bereich der Luftsicherheit, unrechtmäßige Eingriffe und diese vorbereitende Handlungen durch Betreiber und betreffende Stellen, die gegenüber den relevanten Behörden für die praktische und zeitnahe Durchführung des jeweiligen nationalen Programms für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt zuständig sind;

k) System für vertrauliche, freiwillige Meldungen zur Analyse von Sicherheitsinformationen von Quellen wie Öffentlichkeit, Fluggästen, Personal, Besatzung, Bodenpersonal und sonstigen Personen des Luftfahrtsektors.

4. ÜBERWACHUNG DER EINHALTUNG DER VORSCHRIFTEN

4.1. Alle Flughäfen, Betreiber und sonstigen Stellen mit Zuständigkeit für die Luftsicherheit sind regelmäßig zu überwachen, um die rasche Erkennung und Behebung von Mängeln zu gewährleisten.

4.2. Die Überwachung erfolgt in Übereinstimmung mit dem nationalen Qualitätskontrollprogramm unter Berücksichtigung des Bedrohungsgrads, der Art und des Charakters der Betriebsabläufe, des Standards der Durchführung, der Ergebnisse der internen Qualitätskontrollen von Flughäfen, Betreibern und betreffenden Stellen sowie anderer Faktoren und Erwägungen, die die Schwerpunkte und die Häufigkeit der Überwachung beeinflussen.

4.3. Die Überwachung erstreckt sich auch auf die Durchführung und Wirksamkeit der internen Qualitätskontrollmaßnahmen von Flughäfen, Betreibern und betreffenden Stellen.

4.4. Die Überwachung an den einzelnen Flughäfen ist mit einer geeigneten Kombination von Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung vorzunehmen und soll einen Gesamtüberblick über die Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen in diesem Bereich geben.

4.5. Die Verwaltung und Organisation des Qualitätskontrollprogramms sowie die Festsetzung von Schwerpunkten erfolgt unabhängig von der operationellen Durchführung der Maßnahmen im Rahmen des jeweiligen nationalen Programms für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt.

4.6. Die Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung umfassen Sicherheitsaudits, Inspektionen und Tests.

5. METHODIK

5.1. Die Methodik zur Durchführung von Überwachungstätigkeiten entspricht einem standardisierten Ansatz, der die Aufgabenzuteilung, die Planung, die Vorbereitung, die Tätigkeiten an Ort und Stelle, die Klassifizierung der Ergebnisse, die Berichterstellung und das Verfahren zur Mängelbehebung umfasst.

5.2. Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung basieren auf einer systematischen Zusammenstellung von Informationen durch Beobachtungen, Befragungen, die Prüfung von Unterlagen sowie Verifizierungen.

5.3. Die Überwachung der Einhaltung umfasst sowohl angemeldete wie auch unangemeldete Tätigkeiten.

6. SICHERHEITSAUDITS

6.1. Sicherheitsaudits betreffen

a) alle Sicherheitsmaßnahmen an einem Flughafen oder

b) alle Sicherheitsmaßnahmen, die von einem einzelnen Flughafen, in einem Flughafenterminal, von einem Betreiber oder einer betreffenden Stelle durchgeführt werden, oder

c) einen bestimmten Teil des nationalen Programms für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt.

6.2. Es ist eine Methodik für die Durchführung eines Sicherheitsaudits festzulegen, wobei Folgendes zu berücksichtigen ist:

a) Ankündigung des Sicherheitsaudits und gegebenenfalls Übermittlung eines Vorab-Fragebogens;

b) Vorbereitungsphase einschließlich Prüfung des ausgefüllten Vorab-Fragebogens und anderer relevanter Unterlagen;

c) Eingangsbesprechung mit Vertretern des Flughafens/des Betreibers/der betreffenden Stelle vor Beginn der Überwachungstätigkeit an Ort und Stelle;

d) Tätigkeiten an Ort und Stelle;

e) Abschlussbesprechung und Berichte;

f) im Fall festgestellter Mängel das Verfahren zu deren Behebung und die Überwachung dieses Verfahrens.

6.3. Damit die Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen bestätigt werden kann, muss sich das Sicherheitsaudit auf Informationen stützen, die mit einem oder mehreren der folgenden Verfahren systematisch zusammengestellt werden:

a) Prüfung von Unterlagen;

b) Beobachtungen;

c) Befragungen;

d) Verifizierungen.

6.4. Flughäfen mit einem jährlichen Verkehrsvolumen von mehr als 10 Mio. Fluggästen sind mindestens alle vier Jahre einem Sicherheitsaudit zu unterziehen, der alle Luftsicherheitsstandards abdeckt. Die Prüfung schließt eine repräsentative Stichprobe an Informationen ein.

7. INSPEKTIONEN

7.1. Der Umfang einer Inspektion deckt mindestens einen Satz unmittelbar zusammenhängender Sicherheitsmaßnahmen von Anhang I und der entsprechenden Durchführungsvorschriften ab, die als Einzeltätigkeit oder während einer angemessenen Zeitdauer, in der Regel nicht länger als drei Monate, überwacht werden. Die Prüfung schließt eine repräsentative Stichprobe an Informationen ein.

7.2. Ein Satz unmittelbar zusammenhängender Sicherheitsmaßnahmen umfasst zwei oder mehr Anforderungen, die in Anhang I und den entsprechenden Durchführungsvorschriften genannt sind und sich so unmittelbar aufeinander auswirken, dass die Erreichung des Ziels nicht angemessen beurteilt werden kann, wenn sie getrennt betrachtet werden. Zu diesen Sätzen gehören diejenigen, die in Anlage I dieses Anhangs aufgeführt sind.

7.3. Inspektionen erfolgen unangekündigt. Ist die zuständige Behörde der Auffassung, dass dies nicht praktikabel ist, können Inspektionen angekündigt werden. Es ist eine Methodik für die Durchführung einer Inspektion festzulegen, wobei Folgendes zu berücksichtigen ist:

a) Vorbereitungsphase;

b) Tätigkeiten an Ort und Stelle;

c) eine Abschlussbesprechung, abhängig von der Häufigkeit und den Ergebnissen der Überwachungstätigkeiten;

d) Berichte/Aufzeichnungen;

e) Behebungsverfahren und dessen Überwachung.

7.4. Damit die Wirksamkeit von Sicherheitsmaßnahmen bestätigt werden kann, muss sich die Inspektion auf Informationen stützen, die mit einem oder mehreren der folgenden Verfahren systematisch zusammengestellt werden:

a) Prüfung von Unterlagen;

b) Beobachtungen;

c) Befragungen;

d) Verifizierungen.

7.5. Auf Flughäfen mit einem jährlichen Verkehrsvolumen von mehr als 2 Mio. Fluggästen sind Inspektionen aller Sätze unmittelbar zusammenhängender Sicherheitsmaßnahmen, die in den Abschnitten 1 bis 6 von Anhang I aufgeführt sind, mindestens alle 12 Monate vorzunehmen, sofern während dieses Zeitraums kein Audit am Flughafen durchgeführt wurde. Die Häufigkeit von Inspektionen aller Sicherheitsmaßnahmen, die von den Abschnitten 7 bis 12 von Anhang I abgedeckt werden, ist von der zuständigen Behörde auf der Grundlage einer Risikobewertung festzulegen.

7.6. Verfügt ein Mitgliedstaat über keinen Flughafen mit einem jährlichen Verkehrsvolumen von mehr als 2 Mio. Fluggästen, gelten die Anforderungen von Nummer 7.5 für den Flughafen in seinem Hoheitsgebiet mit dem größten jährlichen Verkehrsvolumen.

7.7. Die Häufigkeit der Inspektionen von Flughäfen mit einem jährlichen Verkehrsvolumen von höchstens 2 Mio. Fluggästen sowie Betreiber und betreffende Stellen werden von der zuständigen Behörde unter Berücksichtigung der in Nummer 4.2 genannten Elemente festgelegt. Die Häufigkeiten beziehen sich auf die Überwachung aller relevanten Sätze unmittelbar zusammenhängender Sicherheitsmaßnahmen gemäß Anhang I Kapitel 1 bis 12.

8. TESTS

8.1. Tests werden durchgeführt, um die Wirksamkeit der Durchführung der nachstehend aufgeführten Sicherheitsmaßnahmen mindestens an allen unter die Nummern 7.5 und 7.6 fallenden Flughäfen zu prüfen:

a) Kontrolle des Zugangs zu Sicherheitsbereichen;

b) Kontrolle von anderen Personen als Fluggästen und mitgeführten Gegenständen;

c) Sicherung der Luftfahrzeuge;

d) Kontrolle von Fluggästen und Handgepäck;

e) Schutz des aufgegebenen Gepäcks;

f) Kontrolle von Fracht oder Post;

g) Schutz von Fracht und Post.

Für Tests, deren Durchführung an nicht unter die Nummern 7.5 und 7.6 fallenden Flughäfen erfolgt, sollten die Schwerpunkte in der jährlichen Planung der Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung festgesetzt werden.

8.2. Die zuständige Behörde kann auf der Grundlage einer Risikobewertung Tests durchführen, um die Wirksamkeit der Durchführung der folgenden zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen zu überprüfen:

a) Überprüfung von Fahrzeugen;

b) Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung;

c) Kontrolle des aufgegebenen Gepäcks;

d) Kontrolle von Bordvorräten und Flughafenlieferungen;

e) Schutz von Bordvorräten und Flughafenlieferungen;

f) Schutz der Einrichtungen und des Flughafengeländes.

8.3. Ein Testprotokoll einschließlich der Methodik ist unter Berücksichtigung der rechtlichen, sicherheitsbezogenen und betrieblichen Anforderungen zu entwickeln. Die Methodik deckt Folgendes ab:

a) Vorbereitungsphase;

b) Tätigkeiten an Ort und Stelle;

c) eine Abschlussbesprechung, abhängig von der Häufigkeit und den Ergebnissen der Überwachungstätigkeiten;

d) Berichte/Aufzeichnungen;

e) Behebungsverfahren und zugehörige Überwachung.

8.4. Die Häufigkeit der Tests wird von der zuständigen Behörde unter Berücksichtigung der in Nummer 4.2 genannten Elemente festgelegt.

8.5. Tests können durch offene Tests ersetzt oder ergänzt werden, wenn es beispielsweise aufgrund der begrenzten Durchführung bestimmter Sicherheitsmaßnahmen nicht möglich ist, eine repräsentative Stichprobe zu erhalten, oder wenn örtliche Bedingungen die Wirksamkeit der Tests beeinträchtigen würden.

9. ERHEBUNGEN

9.1. Erhebungen müssen immer dann durchgeführt werden, wenn es die zuständige Behörde für notwendig erachtet, Betriebsabläufe neu zu bewerten, um Schwachstellen zu ermitteln und zu beseitigen. Wird eine Schwachstelle ermittelt, schreibt die zuständige Behörde Schutzmaßnahmen vor, die der Bedrohung angemessen sind.

10. BERICHTERSTATTUNG ÜBER TÄTIGKEITEN ZUR ÜBERWACHUNG DER EINHALTUNG

10.1. Über Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung sind Berichte oder Aufzeichnungen in einem standardisierten Format zu erstellen, das eine fortlaufende Analyse von Trends erlaubt.

10.2. Die folgenden Elemente sind im standardisierten Format aufzunehmen:

a) Art der Tätigkeit;

b) Flughafen, Betreiber oder betreffende Stelle, der/die überwacht wird;

c) Datum und Uhrzeit der Tätigkeit;

d) Name des Auditors, der die Tätigkeit durchführt;

e) Umfang der Tätigkeit;

f) Feststellungen mit Angabe der entsprechenden Bestimmungen des nationalen Programms für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt;

g) Klassifizierung der Einhaltung der Vorschriften;

h) gegebenenfalls Empfehlungen für Abhilfemaßnahmen;

i) gegebenenfalls Fristen für die Abstellung von Mängeln.

10.3. Werden Mängel erkannt, meldet die zuständige Behörde dem Flughafen, den Betreibern oder den betreffenden Stellen, die Gegenstand der Überwachung sind, die entsprechenden Feststellungen.

11. EINHEITLICHE KLASSIFIZIERUNG DER EINHALTUNG DER VORSCHRIFTEN

11.1. Im Rahmen der Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung muss die Durchführung des nationalen Programms für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt anhand des harmonisierten Klassifizierungssystems, dessen Einzelheiten in Anlage II enthalten sind, bewertet werden.

12. BEHEBUNG VON MÄNGELN

12.1. Die Behebung erkannter Mängel hat unverzüglich zu erfolgen. Können die Mängel nicht unverzüglich behoben werden, sind Ausgleichsmaßnahmen zu ergreifen. Führt die Gesamtüberwachung der Durchführung einer Sicherheitsmaßnahme aufgrund einzelner oder isolierter Probleme zum Einhaltungsniveau ‚Compliant, but improvement sought' (‚Eingehalten, aber verbesserungswürdig'), so sind diese Mängel ebenfalls zu beheben.

12.2. Die zuständige Behörde verpflichtet Flughäfen, Betreiber und betreffende Stellen, die Gegenstand von Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung sind, einen Maßnahmenplan zur Zustimmung vorzulegen, der in den Berichten dargelegte Mängel behandelt, sowie einen Zeitplan für die Durchführung der Behebungsmaßnahmen anzugeben und deren Abschluss zu bestätigen.

13. FOLGEMAßNAHMEN BEZÜGLICH DER VERIFIZIERUNG VON BEHEBUNGSMAßNAHMEN

13.1. Nach der Bestätigung durch den Flughafen, den Betreiber oder die betreffende Stelle, der/die Gegenstand der Überwachung ist, dass die erforderlichen Behebungsmaßnahmen durchgeführt wurden, überprüft die zuständige Behörde deren Durchführung.

13.2. Für Folgemaßnahmen wird die relevanteste Methode der Überwachung verwendet.

14. VERFÜGBARKEIT VON AUDITOREN

14.1. Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass der zuständigen Behörde eine ausreichende Zahl von Auditoren für die Durchführung der Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung unmittelbar oder unter der Aufsicht der zuständigen Behörde zur Verfügung steht.

15. QUALIFIKATIONSKRITERIEN FÜR AUDITOREN

15.1. Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass Auditoren, die Aufgaben im Namen der zuständigen Behörde ausführen,

a) von jeglichen vertraglichen oder finanziellen Verpflichtungen gegenüber dem Flughafen, dem Betreiber oder der betreffenden Stelle, der/die Gegenstand der Überwachung ist, frei sind und

b) über die entsprechenden Kompetenzen verfügen, zu denen eine ausreichende relevante theoretische und praktische Erfahrung gehört.

Auditoren unterliegen der Zertifizierung oder einer gleichwertigen Genehmigung durch die zuständige Behörde.

15.2. Die Auditoren müssen über die folgenden Kompetenzen verfügen:

a) Verständnis der gegenwärtig anwendbaren Sicherheitsmaßnahmen und der Art ihrer Anwendung auf die zu prüfenden Betriebsabläufe, einschließlich

— eines Verständnisses der Sicherheitsgrundsätze;

— eines Verständnisses der Beaufsichtigungsaufgaben;

— eines Verständnisses der Faktoren, die sich auf die menschliche Leistungsfähigkeit auswirken;

b) Grundkenntnis der Sicherheitstechnologien und -verfahren;

c) Kenntnis der Grundsätze, Verfahren und Techniken zur Überwachung der Einhaltung;

d) Grundkenntnis der zu prüfenden Betriebsabläufe;

e) Verständnis der Rolle und Befugnisse des Auditors.

15.3. Auditoren absolvieren Wiederholungsschulungen, deren Häufigkeit gewährleistet, dass vorhandene Kompetenzen aufrechterhalten und neue Kompetenzen erworben werden, um Entwicklungen auf dem Gebiet der Luftsicherheit Rechnung zu tragen.

16. BEFUGNISSE DER AUDITOREN

16.1. Auditoren, die Überwachungstätigkeiten durchführen, müssen mit ausreichenden Befugnissen ausgestattet sein, damit sie die zur Durchführung ihrer Aufgaben erforderlichen Informationen erlangen können.

16.2. Auditoren führen einen Identitätsnachweis mit sich, der sie zu Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung im Namen der zuständigen Behörde ermächtigt und ihnen den Zugang zu allen erforderlichen Bereichen gestattet.

16.3. Auditoren sind berechtigt,

a) zu Überwachungszwecken sofortigen Zugang zu allen relevanten Bereichen einschließlich Luftfahrzeugen und Gebäuden zu erhalten und

b) die ordnungsgemäße Durchführung oder Wiederholung von Sicherheitsmaßnahmen zu verlangen.

16.4. In Anbetracht der den Auditoren übertragenen Befugnisse wird die zuständige Behörde in folgenden Fällen in Einklang mit Nummer 2.3 tätig:

a) vorsätzliche Behinderung eines Auditors,

b) Nichtbereitstellung oder Verweigerung von Informationen, die von einem Auditor angefordert werden,

c) falsche oder irreführende Information eines Auditors in betrügerischer Absicht und

d) Anmaßung von Auditorenbefugnissen in betrügerischer Absicht.

17. BEWÄHRTE PRAKTIKEN

17.1. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über bewährte Praktiken für Qualitätskontrollprogramme, Auditmethoden und Auditoren. Die Kommission leitet diese Informationen an die Mitgliedstaaten weiter.

18. BERICHTERSTATTUNG ÜBER TÄTIGKEITEN ZUR ÜBERWACHUNG DER EINHALTUNG GEGENÜBER DER KOMMISSION

18.1. Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission jährlich Bericht über die zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen im Rahmen dieser Verordnung getroffenen Maßnahmen sowie über die Luftsicherheitslage auf den Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet. Der Bericht erstreckt sich auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember. Der Bericht ist drei Monate nach Ablauf des Berichtszeitraums vorzulegen.

18.2. Der Inhalt des Berichts entspricht Anlage III unter Zugrundelegung eines von der Kommission bereitgestellten Musters.

18.3. Die Kommission übermittelt die aus diesen Berichten gezogenen wesentlichen Schlussfolgerungen an die Mitgliedstaaten.

19. MELDUNG VON EREIGNISSEN, STÖRUNGEN, UNRECHTMÄßIGEN EINGRIFFEN UND DIESE VORBEREITENDE HANDLUNGEN IM BEREICH DER LUFTSICHERHEIT

19.1. Stellt die zuständige Behörde fest oder erhält sie Informationen darüber, dass ein unrechtmäßiger Eingriff oder eine Störung im Bereich der Luftsicherheit eingetreten ist oder einzutreten droht, wodurch schwerwiegende Auswirkungen auf das Niveau der Luftsicherheit in der Union oder auf das internationale Luftsicherheitssystem zu befürchten sind, so unterrichtet sie die Kommission so bald wie möglich davon. Vorbehaltlich der nationalen Vorschriften über den Schutz von Informationen, die für die nationale Sicherheit von Bedeutung sind, enthält die Mitteilung alle relevanten und verfügbaren Sachinformationen, die der Beurteilung dienen, ob sofortige Maßnahmen erforderlich sind, um das Niveau der Luftsicherheit in der Union aufrechtzuerhalten oder wiederherzustellen und die erforderliche Zusammenarbeit und Koordinierung auf internationaler Ebene zu gewährleisten. Nach Erhalt dieser Informationen leitet die Kommission diese an die anderen Mitgliedstaaten weiter.

19.2. Zur Umsetzung der Anforderungen gemäß Nummer 3.2 Buchstaben j und k und der nachstehenden Bestimmungen legt jeder Mitgliedstaat ab dem 1. Januar 2028 ein Verfahren für Meldung, Klassifizierung, Verarbeitung, Speicherung, Schutz, Analyse und Zusammenstellung von Informationen über Störungen im Bereich der Luftsicherheit, unrechtmäßige Eingriffe und diese vorbereitende Handlungen fest. Dieses Verfahren sieht ein System für meldepflichtige und vertrauliche freiwillige Meldungen vor und enthält detaillierte Anforderungen zur Gewährleistung einer wirksamen und effizienten Meldung und Weiterverfolgung, einschließlich der Ausführung und Koordinierung der nachfolgenden Aufgaben sowie aller von den relevanten Behörden zu treffenden Maßnahmen oder Entscheidungen.

19.3. Ab dem 1. Januar 2028 melden Betreiber und betreffende Stellen, die für die Durchführung des jeweiligen nationalen Programms für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt zuständig sind, den relevanten Behörden Informationen über Störungen im Bereich der Luftsicherheit. Störungen im Bereich der Luftsicherheit werden von einem Sicherheitsbeauftragten oder -manager auf der Grundlage einer Analyse des Ereignisses und der Feststellung, dass zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind, einem gemeldeten Ereignis im Bereich der Luftsicherheit zugeteilt. Eine Störung im Bereich der Luftsicherheit kann auch zu einem unrechtmäßigen Eingriff führen und von der zuständigen Behörde als solcher eingestuft werden, der der ICAO gemäß Anhang 17 des Abkommens von Chicago zu melden ist. Die folgenden Fristen gelten für eine solche verpflichtende Meldung ab dem Zeitpunkt, zu dem das zugrunde liegende Ereignis über das in Nummer 19.4 beschriebene System für interne Meldungen aufgenommen wird:

a) so bald wie möglich, spätestens jedoch innerhalb von 24 Stunden, wenn die Störung schwerwiegende und unmittelbare Auswirkungen auf das Niveau der Luftsicherheit hat;

b) innerhalb von 72 Stunden, wenn die Störung schwerwiegende Auswirkungen auf das Niveau der Luftsicherheit hat;

c) monatlich bei allen sonstigen Störungen.

19.4. Ab dem 1. Januar 2028 richten Betreiber und betreffende Stellen, die für die Durchführung des jeweiligen nationalen Programms für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt zuständig sind, ein System für interne Meldungen für die praktische und zeitnahe Meldung von Informationen über Ereignisse im Bereich der Luftsicherheit ein. Das gesamte Personal der Betreiber und betreffenden Stellen, die für die Durchführung des jeweiligen nationalen Programms für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt zuständig sind, meldet Informationen über Ereignisse im Bereich der Luftsicherheit über ein solches System für interne Meldungen.

19.5. Ab dem 1. Januar 2028 benennen die relevanten Behörden und die Betreiber oder betreffenden Stellen, die für die Durchführung des jeweiligen nationalen Programms für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt zuständig sind, mindestens eine Person oder Abteilung, die für die Meldungen, einschließlich der Überprüfung der Datenqualität zur Verbesserung der Kohärenz der Daten, zuständig ist. Die Anforderungen an die Einstellung und Ausbildung der zur Wahrnehmung dieser Aufgaben benannten Personen werden in den von der Kommission gemäß Artikel 4 Absatz 3 dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakte festgelegt.

19.6. Ab dem 1. Januar 2028 erfolgt die verpflichtende Meldung an die relevanten Behörden unter Verwendung des Musters in Anlage IV und unter Bezugnahme auf die gemeinsame Klassifizierung gemäß Anlage V. Die freiwillige Meldung kann ebenfalls unter Verwendung des Musters in Anlage IV erfolgen und sich auf die gemeinsame Klassifikation gemäß Anlage V beziehen.

19.7. Ab dem 1. Januar 2028 speichern die relevanten Behörden Meldungen in einer nationalen Datenbank. Die Vertraulichkeit der in den Meldungen enthaltenen sensiblen Luftsicherheitsinformationen sowie deren Analyse wird im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften der Union und der Mitgliedstaaten gewährleistet. Zu diesem Zweck legt jeder Mitgliedstaat detaillierte Anforderungen an den Zugang zu diesen Informationen sowie ihren physischen und informationstechnischen Schutz fest.

19.8. Ab dem 1. Januar 2028 legt jeder Mitgliedstaat detaillierte Anforderungen an die Verarbeitung und Speicherung von Meldungen fest, um die Verwendung der darin enthaltenen Informationen für andere Zwecke als die Luftsicherheit zu verhindern, und wahrt angemessen die Vertraulichkeit der Identität des Meldenden und der in der Meldung genannten Personen vorbehaltlich der nach nationalem Recht geltenden Straf-, Disziplinar- oder Verwaltungsverfahren.

19.9. Ab dem 1. Januar 2028 legen die zuständigen Behörden Verfahren für den Austausch relevanter Informationen aus Meldungen und Folgemaßnahmen fest und setzen diese um — auf Grundlage des Prinzips Kenntnis, nur wenn nötig — zur Unterstützung anderer nationaler Behörden und Stellen, Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen und sonstiger betroffener Einrichtungen, sofern dies zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Luftsicherheit beiträgt.

19.10. Sofern die Informationen für die Flugsicherheit relevant sind, können die relevanten Behörden diese ab dem 1. Januar 2028 unbeschadet der Nummer 19.8 und vorbehaltlich der geltenden Anforderungen bezüglich Vertraulichkeit, Schutz und Unkenntlichmachung an die nationalen Zivilluftfahrtbehörden weitergeben.

19.11. Ab dem 1. Januar 2028 tauschen die relevanten Behörden vorbehaltlich der nach dem Unionsrecht und gegebenenfalls nach nationalem Recht geltenden Anforderungen bezüglich Vertraulichkeit und Schutz mit der Kommission und anderen Mitgliedstaaten die in den Meldungen enthaltenen relevanten Informationen aus, sofern dies zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Luftsicherheit beitragen kann. Dies kann auch in Form von Antworten auf spezifische Anfragen der Kommission oder anderer Mitgliedstaaten erfolgen.

19.12. Ab dem 1. Januar 2028 können die Kommission und die Mitgliedstaaten vorbehaltlich der nach dem Unionsrecht und gegebenenfalls nach nationalem Recht geltenden Anforderungen bezüglich Vertraulichkeit und Schutz relevante Informationen aus Meldungen an internationale Organisationen und die relevanten Behörden von Drittländern weitergeben, wenn dies aufgrund internationaler Übereinkünfte erforderlich ist oder dies zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Luftsicherheit beitragen kann.

19.13. Ab dem 1. Januar 2028 übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission unbeschadet der Nummern 19.1 und 19.11 jährlich einen Bericht mit Statistiken über die eingegangenen Meldungen, die gemäß der gemeinsamen Klassifizierung gemäß Anlage V zusammengestellt wurden, und deren Analyse. Der Bezugszeitraum für den Bericht geht vom 1. Januar bis zum 31. Dezember und ist sechs Monate nach Ende des Bezugszeitraums fällig.

19.14. Ab dem 1. Januar 2028 teilt die Kommission dem Regelungsausschuss für Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt und der Beratergruppe der Beteiligten für die Sicherheit in der Luftfahrt die wichtigsten Schlussfolgerungen aus den gemäß Nummer 19.13 eingegangenen Meldungen mit.

19.15. Für ein harmonisiertes Konzept auf Unionsebene kann die Kommission ab dem 1. Januar 2028 in Abstimmung mit den Mitgliedstaaten ein geeignetes IT-Instrument bereitstellen, um die Umsetzung der in diesem Kapitel festgelegten Anforderungen zu unterstützen.

Anlage I

Elemente der Sätze unmittelbar zusammenhängender Sicherheitsmaßnahmen

Die Sätze unmittelbar zusammenhängender Sicherheitsmaßnahmen, auf die in Nummer 7.1 dieses Anhangs Bezug genommen wird, umfassen die folgenden Elemente von Anhang I und die entsprechenden Bestimmungen in den von der Kommission gemäß Artikel 4 Absatz 3 dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakten:

Zu Nummer 1 — Flughafensicherheit:

a) Alle Bestimmungen von Nummer 1.1 oder

b) alle Bestimmungen von Nummer 1.2 (ausgenommen jenen zu Ausweisen und Fahrzeugpassierscheinen) oder

c) alle Bestimmungen von Nummer 1.2 über Ausweise oder

d) alle Bestimmungen von Nummer 1.2 über Fahrzeugpassierscheine oder

e) alle Bestimmungen von Nummer 1.3 und relevante Elemente von Nummer 12 oder

f) alle Bestimmungen von Nummer 1.4 oder

g) alle Bestimmungen von Nummer 1.5 oder

h) alle Bestimmungen von Nummer 1.7 und relevante Elemente von Nummer 11.

Zu Nummer 2 — Abgegrenzte Bereiche von Flughäfen:

Alle Bestimmungen dieser Nummer.

Zu Nummer 3 — Sicherheit der Luftfahrzeuge:

a) Alle Bestimmungen von Nummer 3.1 oder

b) alle Bestimmungen von Nummer 3.2.

Zu Nummer 4 — Fluggäste und Handgepäck:

a) Alle Bestimmungen von Nummer 4.1 und relevante Elemente von Nummer 12 oder

b) alle Bestimmungen von Nummer 4.2 oder

c) alle Bestimmungen von Nummer 4.3.

Zu Nummer 5 — Aufgegebenes Gepäck:

a) Alle Bestimmungen von Nummer 5.1 und relevante Elemente von Nummer 12 oder

b) alle Bestimmungen von Nummer 5.2 oder

c) alle Bestimmungen von Nummer 5.3.

Zu Nummer 6 — Fracht und Post:

a) Alle von einem reglementierten Beauftragten angewandten Bestimmungen über Sicherheitskontrollen, Kontrollen und Beförderungen sowie die relevanten Elemente von Nummer 12 oder

b) alle Bestimmungen zu Sicherheitskontrollen und Beförderungen, die von bekannten Versendern durchgeführt werden oder

c) alle Bestimmungen zu Sicherheitskontrollen und Beförderungen, die von zugelassenen Transporteuren durchgeführt werden oder

d) alle Bestimmungen, die sich auf den Schutz von Fracht und Post auf Flughäfen beziehen.

Zu Nummer 7 — Post und Material von Luftfahrtunternehmen:

Alle Bestimmungen dieser Nummer.

Zu Nummer 8 — Bordvorräte:

Alle Bestimmungen dieser Nummer und relevante Elemente von Nummer 12

Zu Nummer 9 — Flughafenlieferungen:

Alle Bestimmungen dieser Nummer und relevante Elemente von Nummer 12

Zu Nummer 10 — Sicherheitsmaßnahmen während des Flugs:

Alle Bestimmungen dieser Nummer.

Zu Nummer 11 — Einstellung und Schulung von Personal:

a) Alle Bestimmungen, die sich auf die Einstellung von Personal auf einem Flughafen, bei einem Betreiber, bei einem Luftfahrtunternehmen oder einer betreffenden Stelle beziehen oder

b) alle Bestimmungen, die sich auf die Schulung von Personal auf einem Flughafen, bei einem Betreiber, bei einem Luftfahrtunternehmen oder einer betreffenden Stelle beziehen.

Anlage II

Harmonisiertes Klassifizierungssystem bezüglich der Einhaltung der Vorschriften

Bei der Bewertung der Durchführung der nationalen Programme für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt gilt das folgende Klassifizierungssystem bezüglich der Einhaltung der Vorschriften.

	Sicherheitsaudit	Inspektion	Test
Vorschriften vollständig eingehalten	√	√	√
Vorschriften eingehalten, jedoch Verbesserung wünschenswert	√	√	√
Vorschriften nicht eingehalten	√	√	√
Vorschriften nicht eingehalten, schwere Mängel	√	√	√
Nicht anwendbar	√	√	
Nicht bestätigt	√	√	√

Anlage III

Inhalt des Berichts an die Kommission

1. **Organisationsstruktur, Zuständigkeiten und Ressourcen**

   a) Struktur der Qualitätskontrollorganisation, Zuständigkeiten und Ressourcen einschließlich geplanter Veränderungen (siehe Nummer 3.2 Buchstabe a)

   b) Zahl der Auditoren — derzeitig und geplant (siehe Nummer 14)

   c) Von den Auditoren absolvierte Schulungen (siehe Nummer 15.2)

2. **Überwachung von Betriebsabläufen**

   Alle durchgeführten Überwachungstätigkeiten mit Angabe von

   a) Art der Überwachung (Sicherheitsaudit, Erstinspektion, Folgeinspektion, Test, Sonstiges),

   b) überwachten Flughäfen, Betreibern oder betreffenden Stellen,

   c) Umfang,

   d) Häufigkeit und

   e) insgesamt für die Überwachung an Ort und Stelle aufgewendeten Personentagen.

3. **Maßnahmen zur Mängelbehebung**

   a) Stand der Maßnahmen zur Mängelbehebung

   b) Wichtigste durchgeführte oder geplante Maßnahmen zur Behebung von Mängeln (z. B. Schaffung neuer Stellen, erworbene Ausrüstungsgegenstände, Bauarbeiten) und bei der Behebung erzielte Fortschritte

   c) Angewendete Durchsetzungsmaßnahmen (siehe Nummer 3.2 Buchstabe f)

4. **Allgemeine Daten und Trends**

   a) Gesamtes jährliches Fluggast- und Luftfrachtaufkommen und Anzahl der Flugbewegungen

   b) Liste der Flughäfen nach Kategorien

   c) Anzahl der Luftfahrtunternehmen, die von dem jeweiligen Hoheitsgebiet aus tätig sind, nach Kategorien (national, Union, Drittländer)

   d) Anzahl der reglementierten Beauftragten

   e) Anzahl der bekannten Versender

   f) Anzahl der zugelassenen Transporteure

   g) Anzahl der reglementierten Lieferanten (von Flughafenlieferungen und Bordvorräten)

   h) Ungefähre Anzahl sonstiger Stellen mit Zuständigkeit für die Luftsicherheit (Bodenabfertigungsunternehmen, Sicherheitsunternehmen, bekannte Lieferanten von Flughafenlieferungen und Bordvorräten)

5. **Luftsicherheitslage auf Flughäfen**

   Allgemeiner Kontext der Luftsicherheitslage auf Flughäfen des jeweiligen Mitgliedstaats.

Anlage IV

Muster für die Meldung von Informationen über sicherheitsrelevante Ereignisse und Störungen im Bereich der Luftsicherheit ([1])

Genaues Datum und genaue Uhrzeit oder genauer Zeitraum ([2]) des Ereignisses: …/…/…

Datum der Meldung ([3]): …/…/…

Ort des Ereignisses ([4]):

Name des Unternehmens und/oder der Person, das/die die Meldung erstellt (falls möglich ([5])):

Beschreibung des Ereignisses:

Unverzüglich ergriffene Maßnahme(n) und von wem sie ergriffen wurde(n) ([6]):

Betroffener Bereich der Luftsicherheit:

Sicherheit auf der Landseite; Fluggäste und Handgepäck; Personal und Besatzung; Zugangskontrolle; Aufgegebenes Gepäck; Bordvorräte; Flughafenlieferungen; Sicherung der Luftfahrzeuge am Boden; Sicherheitsmaßnahmen bei Luftfahrzeugen während des Flugs; Fracht und Post; Flugverkehrskontrolle; Digitale Informationen und Technologien; Unbemannte(s) Luftfahrzeugsystem(e) (UAS)/unbemannte Fluggeräte (UAV)/ferngeführte(s) Luftfahrzeugsystem(e) (RPAS); Abstandswaffen (MANPAD usw.); Laser; Luftsicherheitsinformationen; Allgemeine Luftfahrt/Luftsportvereine

Auswirkungen oder potenzielle Auswirkungen auf die Luftsicherheit ([7]):

Sonstige Anmerkungen/Vorschläge/Informationen ([8]):

Kontakt (E-Mail-Adresse, Telefonnummer):

([1]) Für die Zwecke des Musters umfasst der Begriff „Ereignisse“ Ereignisse und Störungen im Bereich der Luftsicherheit.
([2]) Falls das genaue Datum und die genaue Uhrzeit nicht ermittelt werden können.
([3]) Falls abweichend vom Datum des Ereignisses.
([4]) Name und gegebenenfalls IATA/ICAO-Code des Flughafens sowie Bereich, in dem das Ereignis beobachtet wurde.
([5]) Name der natürlichen Person, die die Meldung erstellt, kann weggelassen werden.
([6]) z. B. Unterrichtung der örtlichen Strafverfolgungs- und/oder Flughafenbehörden über die Situation.
([7]) Aus Sicht des Meldenden ist zu bestimmen, inwieweit das Niveau der Luftsicherheit beeinträchtigt wird.
([8]) Dieser Abschnitt kann weitere wünschenswerte Informationen des Meldenden enthalten, z. B. in Bezug auf die vorläufige Risikobewertung, Maßnahmen zur Begrenzung der Auswirkungen auf die Luftsicherheit, Abhilfemaßnahmen (falls zutreffend) und Status der Akte innerhalb des Unternehmens (falls zutreffend).

Anlage V

Gemeinsame Klassifizierung sicherheitsrelevanter Ereignisse und Störungen im Bereich der Luftsicherheit ([1])

Klasse ([1])	Kategorie ([2])
Sicherheit auf der Landseite	Entdeckung oder Verwendung unkonventioneller Sprengvorrichtungen (IED) oder unkonventioneller Brandvorrichtungen (IID) in Fahrzeugen
	Entdeckung oder Verwendung von IED/IID durch Personen
	Bewaffneter Angriff
	Unbeaufsichtigte/verdächtige Gegenstände (auch auf der Luftseite)
	Chemischer, biologischer und radiologischer (CBR-)Angriff
	Schaden an kritischen Infrastrukturen/gefährdeten Punkten
	Verdächtiges Verhalten
	Ungeplante Beeinträchtigungen, einschließlich Bombendrohung oder Fehlalarm
Fluggäste und Handgepäck	Entdeckung oder Verwendung von verbotenen Gegenständen/IED/IID
	Mangel bei der Sicherheitskontrolle am Kontrollpunkt
	Durchmischung von kontrollierten und unkontrollierten Fluggästen
	Verdächtiges Verhalten
Personal und Besatzung	Mangel bei der Sicherheitskontrolle am Kontrollpunkt
	Entdeckung oder Verwendung von verbotenen Gegenständen/IED/IID
	Sabotageakte
	Umgehung von Sicherheitskontrollen durch Insider
	Vorsätzlicher Versuch zur Umgehung des Sicherheits-/Zuverlässigkeitsüberprüfungssystems
Zugangskontrolle	Eindringen oder versuchtes Eindringen in das Gelände
	Unbefugter Zugang zu Sicherheitsbereichen (SRA) oder sonstigen kontrollierten Bereichen (nicht fürs Personal)
	Unbefugter/unbegleiteter Zugang zu SRA (Personal)
	Verdächtiges Verhalten des Personals
	Mangel im Zugangskontrollsystem
	Mangel im System zur Ausstellung von Ausweisen
	Mangel im Fahrzeugzugangskontrollsystem, einschließlich der Durchführung von Sicherheitskontrollen und/oder der Kontrolle von Insassen und Fahrzeugen
Aufgegebenes Gepäck	Entdeckung oder Verwendung von verbotenen Gegenständen/IED/IID
	Mangel beim Schutz des kontrollierten aufgegebenen Gepäcks

([1]) Anlage V kann auch als Instrument zur Kategorisierung von Sicherheitsdaten dienen und die Entwicklung von Definitionen relevanter Ereignisse unterstützen.

Klasse ([1])	Kategorie ([2])
	Nachweis einer Manipulation von kontrolliertem aufgegebenem Gepäck
	Mangel im System oder Verfahren zur Kontrolle von aufgegebenem Gepäck (HBS) (einschließlich Zuordnung von aufgegebenem Gepäck von Fluggästen)
	Mangel beim Verfahren zur Beförderung versandter Waffen
Bordvorräte	Unbefugter Zugang zur Einrichtung mit Bordvorräten
	Mangel beim Schutz gesicherter Vorräte
	Nachweis einer Manipulation gesicherter Bordvorräte
	Mangel bei der Durchführung von Sicherheitskontrollen
	Entdeckung oder Verwendung von verbotenen Gegenständen/IED/IID
Flughafenlieferungen	Unbefugter Zugang zur Einrichtung
	Mangel beim Schutz gesicherter Vorräte
	Nachweis einer Manipulation gesicherter Flughafenlieferungen
	Mangel bei der Durchführung von Sicherheitskontrollen
	Entdeckung oder Verwendung von verbotenen Gegenständen/IED/IID
Sicherung der Luftfahrzeuge am Boden	Unbefugter Fluggast an Bord des Luftfahrzeugs
	Unbefugtes Personal an Bord des Luftfahrzeugs
	Mangel bei der Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung/-kontrolle
	Mangel bei den Maßnahmen zur Sicherung der Luftfahrzeuge, einschließlich des Abstellens von Luftfahrzeugen über Nacht
	Entdeckung oder Verwendung von verbotenen Gegenständen/IED/IID in der Kabine oder im Laderaum des Luftfahrzeugs
Sicherheitsmaßnahmen bei Luftfahrzeugen während des Flugs	Sich Anordnungen widersetzender Fluggast (nur zu melden für Level 3 und 4 — siehe ICAO-Handbuch für die Luftsicherheit)
	Mangel beim Prozess/Schutz der Cockpittür
	Entdeckung oder Verwendung von verbotenen Gegenständen/IED/IID
	CBR-Angriff
	Entführung während des Flugs
	Bombenbedrohung während des Flugs
Fracht und Post	Unbefugter Zugang zur Frachtkontrolleinrichtung
	Mangel bei der Sicherheitskontrolle
	Entdeckung oder Verwendung von verbotenen Gegenständen/IED/IID
	Mangel beim Schutz gesicherter Fracht
	Nachweis einer Manipulation gesicherter Fracht
	Mangel beim Annahmeverfahren

Klasse ([1])	Kategorie ([2])
	Verdächtige Aktivität
	‚Do-not-load'-Anweisung im Rahmen von PLACI
Flugverkehrskontrolle	Bewaffneter Angriff auf Flugverkehrskontrolleinrichtungen (ATC)
	Zerstörung oder Beschädigung von Navigationshilfen
	Unbefugter Zugang
Digitale Informationen und Technologien	Angriff auf Luftfahrzeugsystem(e)
	Angriff auf Flugverkehrsmanagementsystem(e) (ATM)
	Angriff auf Flughafensystem(e)
	Angriff auf sonstige kritische Systeme und Daten
Unbemannte Luftfahrzeugsysteme (UAS)	Unbefugtes Eindringen in den kontrollierten Luftraum
Unbemanntes Fluggerät (UAV)	Beinaheunfall/Begegnung mit Flugzeug im Flug
Ferngeführtes Luftfahrzeugsystem (RPAS)	Zusammenstoß/Kollision mit Luftfahrzeug im Flug
	Sichtung vom Flugzeug/Flughafen aus
	Unbemanntes Fluggerät (UAV) stellte eine Bedrohung für Luftfahrzeuge dar
	UAV stellte eine Bedrohung für die Flughafeninfrastruktur dar
	UAV stellte eine Bedrohung für die Fluggäste dar
Abstandswaffen (MANPAD usw.)	Angriff auf Luftfahrzeuge oder Flughafeneinrichtungen
	Gemeldete Sichtung
Laser	Angriff auf Luftfahrzeuge oder Flughafeneinrichtungen
	Gemeldete Sichtung
	Verdächtige Aktivität
Luftsicherheitsinformationen	Mangel beim Schutz sensibler Luftsicherheitsinformationen
	Verlust der Integrität und Verfügbarkeit von Informationssystemen
Allgemeine Luftfahrt/Luftsportvereine	Unbefugter Zugang
	Entdeckung von verbotenen Gegenständen/IED/IID

([1]) Klasse: beschreibt näher, wo die Störung im Bereich der Luftsicherheit aufgetreten ist, z. B. ‚Zugangskontrollen', ‚aufgegebenes Gepäck' oder ‚Fracht/Post'. Die gewählten Kennungen werden bereits in ICAO-Anhang 17 und im Handbuch für die Luftsicherheit (Doc 8973) verwendet. Es dürfte für die betreffenden Stellen leicht sein, sich auf die Kennungen zu beziehen und sie dürften auch für die Behörden zur Vornahme von Bewertungen relevant sein.

([2]) Kategorie: gibt eine genauere Beschreibung der betreffenden Störung im Bereich der Luftsicherheit an. Die Kategorien unterscheiden sich je nach Klasse, da sich die möglichen Störungen im Bereich der Luftsicherheit je nach dem zugrunde liegenden Verfahren der Luftsicherheit unterscheiden. So umfasst beispielsweise die Klasse ‚Sicherung der Luftfahrzeuge am Boden' die Kategorie ‚Mangel bei der Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung/-kontrolle', während die Klasse ‚Aufgegebenes Gepäck' die Kategorie ‚Mangel beim Schutz des kontrollierten aufgegebenen Gepäcks' umfasst. Es wird auch eine Kategorie ‚Sonstige' für solche Störungen geben, die aufgrund ihrer geringen Häufigkeit keine gesonderte Kategorie rechtfertigen, oder die als neue Bedrohung oder Schwachstelle angesehen werden können. Diese Option sollte jedoch nur genutzt werden, wenn keine der anderen Kategorien geeignet erscheint."