

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationshilfe, für deren Richtigkeit die Organe der Union keine Gewähr übernehmen

► **B** VERORDNUNG (EG) Nr. 300/2008 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom 11. März 2008

über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der
Verordnung (EG) Nr. 2320/2002

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72)

Geändert durch:

				Amtsblatt		
				Nr.	Seite	Datum
► M1	Verordnung (EU) Nr. 18/2010 der Kommission vom 8. Januar 2010			L 7	3	12.1.2010

Berichtigt durch:

► **C1** Berichtigung, ABl. L 164 vom 23.6.2012, S. 18 (300/2008)



**VERORDNUNG (EG) Nr. 300/2008 DES EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS UND DES RATES**

vom 11. März 2008

**über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der
Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG)
Nr. 2320/2002**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN
UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,
insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschus-
ses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽²⁾, aufgrund des
vom Vermittlungsausschuss am 16. Januar 2008 gebilligten gemein-
samen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zum Schutz von Personen und Gütern in der Europäischen Union sollten unrechtmäßige Eingriffe im Zusammenhang mit Zivilluftfahrzeugen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, durch die Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Gefahrenabwehr in der Zivilluftfahrt verhindert werden. Dieses Ziel sollte durch die Festlegung gemeinsamer Vorschriften und Grundstandards für die Luftsicherheit sowie Mechanismen für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften und Grundstandards erreicht werden.
- (2) Im Interesse der allgemeinen Sicherheit in der Zivilluftfahrt ist es wünschenswert, die Grundlage für eine gemeinsame Auslegung des Anhangs 17 des Abkommens von Chicago vom 7. Dezember 1944 über die internationale Zivilluftfahrt zu schaffen.
- (3) Die Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt ⁽³⁾ wurde in der Folge der Ereignisse des 11. Septembers 2001 in den Vereinigten Staaten verabschiedet. Im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt ist ein gemeinsamer Ansatz erforderlich, und es sollte geprüft werden, wie nach verheerenden Terroranschlägen im Verkehrssektor am wirksamsten Unterstützung geboten werden kann.

⁽¹⁾ ABl. C 185 vom 8.8.2006, S. 17.

⁽²⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 15. Juni 2006 (ABl. C 300 E vom 9.12.2006, S. 463), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 11. Dezember 2006 (ABl. C 70 E vom 27.3.2007, S. 21) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 25. April 2007 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 11. März 2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 4. März 2008.

⁽³⁾ ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1. Geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 849/2004 (ABl. L 158 vom 30.4.2004, S. 1. Berichtigte Fassung im ABl. L 229 vom 29.6.2004, S. 3).

▼B

- (4) Der Inhalt der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 sollte aufgrund der Erfahrungen, die gemacht wurden, überprüft werden, und die Verordnung selbst sollte aufgehoben und durch die vorliegende Verordnung, deren Ziel die Vereinfachung, Harmonisierung und klarere Fassung der bestehenden Vorschriften sowie die Verbesserung des Sicherheitsniveaus ist, ersetzt werden.
- (5) Da bei der Verabschiedung von Sicherheitsmaßnahmen und -verfahren mehr Flexibilität erforderlich ist, damit den sich verändernden Risikobewertungen Rechnung getragen wird und neue Technologien eingeführt werden können, sollte diese Verordnung die Grundprinzipien für Maßnahmen zum Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen festlegen, ohne dabei die technischen oder verfahrenstechnischen Details ihrer Durchführung auszuformulieren.
- (6) Diese Verordnung sollte für Flughäfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats gelten, die der Zivilluftfahrt dienen, für Betreiber, die Dienstleistungen auf solchen Flughäfen erbringen, und für Stellen, die für oder über diese Flughäfen Güter liefern und/oder Dienstleistungen erbringen, gelten.
- (7) Unbeschadet des Übereinkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen (Tokio 1963), des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen (Den Haag 1970) und des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt (Montreal 1971) sollte diese Verordnung auch Sicherheitsmaßnahmen erfassen, die an Bord von Luftfahrzeugen oder während des Fluges von gemeinschaftlichen Luftfahrtunternehmen gelten.
- (8) Jeder Mitgliedstaat behält die Zuständigkeit, über den Einsatz von begleitenden Sicherheitsbeamten an Bord von bei ihm eingetragenen Luftfahrzeugen und auf Flügen von Luftfahrtunternehmen, denen er eine Genehmigung erteilt hat, zu entscheiden sowie nach Anhang 17 Nummer 4.7.7 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt und gemäß diesem Abkommen sicherzustellen, dass es sich bei diesen Begleitern um staatliche Bedienstete handelt, die speziell ausgewählt und ausgebildet sind, wobei die geltenden Sicherheitsbedingungen an Bord von Luftfahrzeugen berücksichtigt werden.
- (9) Der Grad der Bedrohung ist in den verschiedenen Bereichen der Zivilluftfahrt nicht unbedingt gleich hoch. Bei der Festlegung gemeinsamer Grundstandards für die Luftsicherheit sollten die Größe des Luftfahrzeugs, die Art des Fluges und/oder die Häufigkeit von Flügen auf den Flughäfen berücksichtigt werden, um die Gewährung von Ausnahmen zu ermöglichen.
- (10) Die Mitgliedstaaten sollten außerdem die Möglichkeit haben, aufgrund von Risikobewertungen strengere Maßnahmen als die in dieser Verordnung festgelegten zu ergreifen.
- (11) Drittländer können für Flüge von einem Flughafen in einem Mitgliedstaat in oder über dieses Drittland die Anwendung von Maßnahmen verlangen, die von den in dieser Verordnung festgelegten abweichen. Die Kommission sollte jedoch unbeschadet etwaiger bilateraler Abkommen, bei denen die Gemeinschaft Vertragspartei ist, die Möglichkeit haben, die von dem Drittland verlangten Maßnahmen zu prüfen.
- (12) Auch wenn innerhalb eines Mitgliedstaats zwei oder mehr Einrichtungen für die Luftsicherheit zuständig sein können, sollte jeder Mitgliedstaat eine einzige Behörde benennen, die für die Koordinierung und Überwachung der Durchführung der Sicherheitsstandards zuständig ist.

▼B

- (13) Um die Zuständigkeiten für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit festzulegen und zu beschreiben, welche Maßnahmen zu diesem Zweck von Betreibern und anderen Stellen verlangt werden, sollte jeder Mitgliedstaat ein nationales Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt aufstellen. Zudem sollten alle Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen und Stellen, die Luftsicherheitsstandards anwenden, ein Sicherheitsprogramm aufstellen, anwenden und fortentwickeln, um dieser Verordnung nachzukommen und die Anforderungen des jeweils geltenden nationalen Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt zu erfüllen.
- (14) Um die Einhaltung dieser Verordnung und des nationalen Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt zu überwachen, sollte jeder Mitgliedstaat ein nationales Programm zur Sicherung des Niveaus und der Qualität der Sicherheit der Zivilluftfahrt aufstellen und für dessen Durchführung sorgen.
- (15) Um die Anwendung dieser Verordnung durch die Mitgliedstaaten zu überwachen und um Empfehlungen zur Verbesserung der Luftsicherheit aussprechen zu können, sollte die Kommission Inspektionen, einschließlich unangekündigter Inspektionen, durchführen.
- (16) In der Regel sollte die Kommission die Maßnahmen veröffentlichen, die unmittelbare Auswirkungen auf die Fluggäste haben. Durchführungsbestimmungen, in denen gemeinsame Maßnahmen und Verfahren für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit festgelegt werden und die sensible Sicherheitsinformationen enthalten, sowie Inspektionsberichte der Kommission und die Antworten der zuständigen Behörden sollten als EU-Verschlussachen im Sinne des Beschlusses 2001/844/EG, EGKS, Euratom der Kommission vom 29. November 2001 zur Änderung ihrer Geschäftsordnung ⁽¹⁾ betrachtet werden. Sie sollten nicht veröffentlicht werden und nur Betreibern und Stellen mit einem legitimen Interesse zugänglich gemacht werden.
- (17) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ⁽²⁾ erlassen werden.
- (18) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, allgemeine Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der gemeinsamen Grundstandards durch Ergänzung zu erlassen, Kriterien festzulegen, unter denen die Mitgliedstaaten von den gemeinsamen Grundstandards abweichen und alternative Sicherheitsmaßnahmen treffen können, sowie Spezifikationen für nationale Qualitätskontrollprogramme anzunehmen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung bewirken, sind sie nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (19) Können aus Gründen äußerster Dringlichkeit die Fristen, die normalerweise im Rahmen des Regelungsverfahrens mit Kontrolle Anwendung finden, nicht eingehalten werden, so sollte die Kommission beim Erlass gemeinsamer Vorschriften für die Gefahrenabwehr in der Zivilluftfahrt die Möglichkeit haben, das Dringlichkeitsverfahren des Artikels 5a Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG anzuwenden.

⁽¹⁾ ABl. L 317 vom 3.12.2001, S. 1. Zuletzt geändert durch den Beschluss 2006/548/EG (ABl. L 215 vom 5.8.2006, S. 38).

⁽²⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

▼B

- (20) Es sollte angestrebt werden, dass bei allen Flügen innerhalb der Europäischen Union nur eine einmalige Sicherheitskontrolle stattfindet.
- (21) Darüber hinaus sollte eine erneute Kontrolle von Fluggästen oder ihrem Gepäck bei Ankunft mit Flügen aus Drittländern, deren Luftsicherheitsstandards denen dieser Verordnung gleichwertig sind, nicht erforderlich sein. Daher sollten — unbeschadet des Rechts jedes Mitgliedstaats, strengere Maßnahmen anzuwenden, oder der jeweiligen Zuständigkeiten der Kommission und der Mitgliedstaaten — Beschlüsse der Kommission und erforderlichenfalls Abkommen zwischen der Gemeinschaft und Drittländern, in denen bestätigt wird, dass die in dem betreffenden Drittland angewendeten Sicherheitsstandards denen der Gemeinschaft gleichwertig sind, gefördert werden, weil sie der einmaligen Sicherheitskontrolle förderlich sind.
- (22) Diese Verordnung lässt die Anwendung der Vorschriften für die Luftsicherheit, einschließlich der Vorschriften für die Gefahrgutbeförderung, unberührt.
- (23) Für Verstöße gegen die Bestimmungen dieser Verordnung sollten Sanktionen festgelegt werden. Diese Sanktionen, die sowohl zivilrechtlicher als auch verwaltungsrechtlicher Art sein können, sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (24) Die Ministererklärung zum Flughafen von Gibraltar, die am 18. September 2006 in Córdoba auf dem ersten Ministertreffen des Dialogforums zu Gibraltar vereinbart wurde, tritt an die Stelle der gemeinsamen Erklärung zum Flughafen von Gibraltar, die am 2. Dezember 1987 in London abgegeben wurde, und die vollständige Einhaltung der Erklärung von 2006 gilt als Einhaltung der Erklärung von 1987.
- (25) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich der Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen und die Schaffung der Grundlage für eine gemeinsame Auslegung des Anhangs 17 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher wegen des Umfangs und der Wirkungen der Verordnung besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Ziele

- (1) Diese Verordnung legt gemeinsame Vorschriften für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen fest, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden.

Sie bildet außerdem die Grundlage für eine gemeinsame Auslegung des Anhangs 17 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt.

- (2) Die in Absatz 1 genannten Ziele sollen erreicht werden durch
 - a) die Festlegung gemeinsamer Vorschriften und Grundstandards für die Luftsicherheit;
 - b) Mechanismen für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften und Grundstandards.

▼B*Artikel 2***Geltungsbereich**

- (1) Diese Verordnung gilt für
- a) alle nicht ausschließlich für militärische Zwecke genutzten Flughäfen oder Teile von Flughäfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
 - b) alle Betreiber, einschließlich Luftfahrtunternehmen, die Dienstleistungen an den unter Buchstabe a genannten Flughäfen erbringen;
 - c) alle Stellen, die Luftsicherheitsstandards anwenden und an Standorten innerhalb oder außerhalb des Flughafengeländes tätig sind und für oder über die unter Buchstabe a genannten Flughäfen Güter liefern und/oder Dienstleistungen erbringen.
- (2) Die Anwendung dieser Verordnung auf den Flughafen von Gibraltar erfolgt unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, in dem der Flughafen liegt.

*Artikel 3***Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- (1) „Zivilluftfahrt“ Flüge von Zivilluftfahrzeugen, ausgenommen Flüge von Staatsluftfahrzeugen im Sinne des Artikels 3 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt;
- (2) „Luftsicherheit“ die Kombination von Maßnahmen und personellen und materiellen Ressourcen, die dazu dienen, die Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden;
- (3) „Betreiber“ eine Person, eine Organisation oder ein Unternehmen, die bzw. das Luftverkehrsaktivitäten durchführt oder anbietet;
- (4) „Luftfahrtunternehmen“ ein Lufttransportunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung oder einer gleichwertigen Genehmigung;
- (5) „gemeinschaftliches Luftfahrtunternehmen“ ein Luftfahrtunternehmen, das über eine gültige Betriebsgenehmigung verfügt, die von einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen ⁽¹⁾ erteilt wurde;
- (6) „Stelle“ eine Person, eine Organisation oder ein Unternehmen, die bzw. das kein Betreiber ist;
- (7) „verbotene Gegenstände“ Waffen, Sprengstoffe oder andere gefährliche Geräte, Gegenstände oder Stoffe, die für unrechtmäßige Eingriffe verwendet werden können, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden;
- (8) „Kontrolle“ den Einsatz technischer oder sonstiger Mittel, die dazu dienen, verbotene Gegenstände zu identifizieren und/oder aufzuspüren;
- (9) „Sicherheitskontrolle“ die Anwendung von Mitteln, mit denen die Einschleusung verbotener Gegenstände verhindert werden kann;
- (10) „Zugangskontrolle“ die Anwendung von Mitteln, mit denen das Eindringen unbefugter Personen und/oder unbefugter Fahrzeuge verhindert werden kann;

⁽¹⁾ ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 1.

▼B

- (11) „Luftseite“ die Bewegungsflächen eines Flughafens, angrenzendes Gelände und angrenzende Gebäude bzw. Teile davon, zu denen der Zugang beschränkt ist;
- (12) „Landseite“ den Bereich eines Flughafens, angrenzendes Gelände und angrenzende Gebäude bzw. Teile davon, bei denen es sich nicht um die Luftseite handelt;
- (13) „Sicherheitsbereich“ den Teil der Luftseite, für den nicht nur eine Zugangsbeschränkung besteht, sondern weitere Luftsicherheitsstandards gelten;
- (14) „abgegrenzter Bereich“ den Bereich, der entweder von den Sicherheitsbereichen oder, wenn der abgegrenzte Bereich selbst ein Sicherheitsbereich ist, von anderen Sicherheitsbereichen eines Flughafens durch eine Zugangskontrolle abgetrennt ist;
- (15) „Zuverlässigkeitsüberprüfung“ die dokumentierte Überprüfung der Identität einer Person, einschließlich etwaiger Vorstrafen, als Teil der Beurteilung der persönlichen Eignung für den unbegleiteten Zugang zu Sicherheitsbereichen;
- (16) „umsteigende Fluggäste, umgeladenes Gepäck, umgeladene Fracht oder umgeladene Post“ Fluggäste, Gepäck, Frachtstücke oder Post, die mit einem anderen Luftfahrzeug abfliegen als dem, mit dem sie angekommen sind;
- (17) „weiterfliegende Fluggäste, weiterfliegendes Gepäck und weiterfliegende Fracht oder weiterfliegende Post“ Fluggäste, Gepäck, Frachtstücke oder Post, die mit demselben Luftfahrzeug abfliegen, mit dem sie angekommen sind;
- (18) „potenziell gefährlicher Fluggast“ einen Fluggast, bei dem es sich um eine abgeschobene Person, eine Person, der die Einreise verweigert wurde, oder um eine in Gewahrsam befindliche Person handelt;
- (19) „Handgepäck“ Gepäck, das in der Kabine eines Luftfahrzeugs befördert werden soll;
- (20) „aufgegebenes Gepäck“ Gepäck, das im Frachtraum eines Luftfahrzeugs befördert werden soll;
- (21) „begleitetes aufgegebenes Gepäck“ Gepäck, das im Frachtraum eines Luftfahrzeugs befördert wird und von einem Fluggast aufgegeben worden ist, der an Bord desselben Luftfahrzeugs mitfliegt;
- (22) „Post von Luftfahrtunternehmen“ Postsendungen, deren Absender und Empfänger Luftfahrtunternehmen sind;
- (23) „Material von Luftfahrtunternehmen“ Material, dessen Versender und Empfänger Luftfahrtunternehmen sind oder das von einem Luftfahrtunternehmen verwendet wird;
- (24) „Post“ Briefsendungen und andere Gegenstände, die nicht Post von Luftfahrtunternehmen sind, und die entsprechend den Regeln des Weltpostvereins einem Postdienst übergeben wurden und an einen solchen geliefert werden sollen;
- (25) „Fracht“ Gegenstände, die in einem Luftfahrzeug befördert werden sollen und bei denen es sich nicht um Gepäck, Post, Material von Luftfahrtunternehmen, Post von Luftfahrtunternehmen oder Bordvorräte handelt;
- (26) „reglementierter Beauftragter“ Luftfahrtunternehmen, Agenturen, Spediteure oder sonstige Stellen, die die Sicherheitskontrollen für Fracht oder Post gewährleisten;

▼B

- (27) „bekannter Versender“ einen Versender von Fracht oder Post zur Versendung auf eigene Rechnung, dessen Verfahren gemeinsamen Sicherheitsvorschriften und -standards entsprechen, die es gestatten, die betreffende Fracht oder Post auf dem Luftweg zu befördern;
- (28) „geschäftlicher Versender“ einen Versender von Fracht oder Post zur Versendung auf eigene Rechnung, dessen Verfahren gemeinsamen Sicherheitsvorschriften und -standards entsprechen, die es gestatten, die betreffende Fracht oder Post mit Nurfracht- bzw. Nurpost-Luftfahrzeugen zu befördern;
- (29) „Luftfahrzeug-Sicherheitskontrolle“ die Untersuchung der Innenbereiche des Luftfahrzeugs, zu denen Fluggäste Zugang gehabt haben können, sowie die Untersuchung des Frachtraums des Luftfahrzeugs mit dem Ziel, verbotene Gegenstände aufzuspüren und unrechtmäßige Eingriffe im Zusammenhang mit dem Luftfahrzeug festzustellen;
- (30) „Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchung“ die Untersuchung des Innenraums und der zugänglichen Außenteile des Luftfahrzeugs mit dem Ziel, verbotene Gegenstände aufzuspüren und unrechtmäßige Eingriffe, die die Sicherheit des Luftfahrzeugs gefährden, festzustellen;
- (31) „begleitender Sicherheitsbeamter“ eine Person, die von einem Staat dazu beschäftigt ist, in einem Luftfahrzeug eines Luftfahrtunternehmens, dem der Staat eine Genehmigung erteilt hat, mitzufliegen, um das Luftfahrzeug und die an Bord befindlichen Fluggäste vor unrechtmäßigen Eingriffen, die die Sicherheit des Fluges gefährden, zu schützen.

*Artikel 4***Gemeinsame Grundstandards**

- (1) Die gemeinsamen Grundstandards für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, sind im Anhang festgelegt.

Zusätzliche gemeinsame Grundstandards, die bei Inkrafttreten dieser Verordnung nicht vorgesehen waren, sind nach dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags in den Anhang aufzunehmen.

- (2) Die allgemeinen Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der in Absatz 1 genannten gemeinsamen Grundstandards durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 19 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Diese allgemeinen Maßnahmen betreffen

- a) die zulässigen Verfahren für die Kontrolle;
- b) die Kategorien von Gegenständen, die verboten werden können;
- c) bei Zugangskontrollen die Gründe für die Gewährung des Zugangs zur Luftseite und zu Sicherheitsbereichen;
- d) zulässige Verfahren für die Überprüfung von Fahrzeugen, Luftfahrzeug-Sicherheitskontrollen und Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchungen;
- e) Kriterien für die Anerkennung der Gleichwertigkeit der Sicherheitsstandards von Drittländern;
- f) Bedingungen, unter denen Fracht und Post kontrolliert oder anderen Sicherheitskontrollen unterzogen werden müssen, sowie die Prozedur für die Zulassung oder Benennung von reglementierten Beauftragten, bekannten Versendern und geschäftlichen Versendern;

▼B

- g) Bedingungen, unter denen Post oder Material von Luftfahrtunternehmen geprüft oder anderen Sicherheitskontrollen unterzogen werden müssen;
- h) Bedingungen, unter denen Bordvorräte und Flughafenlieferungen geprüft oder anderen Sicherheitskontrollen unterzogen werden müssen, sowie das Verfahren für die Zulassung oder Benennung von reglementierten Lieferanten und bekannten Lieferanten;
- i) Kriterien zur Festlegung sensibler Teile der Sicherheitsbereiche;
- j) Kriterien für die Einstellung von Personal und Schulungsmethoden;
- k) Bedingungen, unter denen besondere Sicherheitsverfahren angewendet werden können oder unter denen keine Sicherheitskontrollen erforderlich sind; und
- l) alle allgemeinen Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der in Absatz 1 genannten gemeinsamen Grundstandards durch Ergänzung, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung nicht vorgesehen waren.

In Fällen äußerster Dringlichkeit kann die Kommission auf das in Artikel 19 Absatz 4 genannte Dringlichkeitsverfahren zurückgreifen.

(3) Detaillierte Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards nach Absatz 1 und der allgemeinen Maßnahmen nach Absatz 2 werden nach dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren festgelegt.

Diese Maßnahmen betreffen insbesondere

- a) Vorschriften und Verfahren für die Kontrolle;
- b) eine Liste der verbotenen Gegenstände;
- c) Vorschriften und Verfahren für die Zugangskontrolle;
- d) Vorschriften und Verfahren für die Überprüfung von Fahrzeugen, Luftfahrzeug-Sicherheitskontrollen und Luftfahrzeug-Sicherheitsdurchsuchungen;
- e) Beschlüsse über die Anerkennung der Gleichwertigkeit der in einem Drittland geltenden Sicherheitsstandards;
- f) bei Fracht und Post Verfahren für die Zulassung oder Benennung von reglementierten Beauftragten, bekannten Versendern und geschäftlichen Versendern sowie deren Pflichten;
- g) Vorschriften und Verfahren für die Sicherheitskontrollen bei Post oder Material von Luftfahrtunternehmen;
- h) bei Bordvorräten und Flughafenlieferungen Verfahren für die Zulassung oder Benennung von reglementierten Lieferanten und bekannten Lieferanten;
- i) die Festlegung sensibler Teile der Sicherheitsbereiche;
- j) die Einstellung und Schulung von Personal;
- k) besondere Sicherheitsverfahren oder die Freistellung von Sicherheitskontrollen;
- l) technische Spezifikationen und Zulassungsverfahren sowie den Einsatz von Sicherheitsausrüstung;
- m) Vorschriften und Verfahren betreffend potenziell gefährliche Fluggäste.

▼B

(4) Die Kommission legt durch Änderung dieser Verordnung mittels eines Beschlusses, der nach dem in Artikel 19 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen wird, die Kriterien für die Bedingungen fest, unter denen die Mitgliedstaaten von den gemeinsamen Grundstandards nach Absatz 1 abweichen und auf der Grundlage einer örtlichen Risikobewertung alternative Sicherheitsmaßnahmen treffen können, die einen angemessenen Schutz gewährleisten. Solche alternativen Maßnahmen sind durch die Luftfahrzeuggröße oder die Art, den Umfang oder die Häufigkeit der Flüge oder anderer einschlägiger Tätigkeiten zu begründen.

In Fällen äußerster Dringlichkeit kann die Kommission auf das in Artikel 19 Absatz 4 genannte Dringlichkeitsverfahren zurückgreifen.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission von diesen Maßnahmen.

(5) Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Anwendung der gemeinsamen Grundstandards nach Absatz 1 in ihrem Hoheitsgebiet. Hat ein Mitgliedstaat Grund zu der Annahme, dass es durch eine Sicherheitsverletzung zu einer Beeinträchtigung des Sicherheitsniveaus der Luftfahrt gekommen ist, so stellt er sicher, dass rasch geeignete Maßnahmen getroffen werden, damit die Sicherheitsverletzung abgestellt und die Sicherheit der Zivilluftfahrt weiter gewährleistet wird.

Artikel 5

Sicherheitskosten

Vorbehaltlich der einschlägigen Vorschriften des Gemeinschaftsrechts kann jeder Mitgliedstaat bestimmen, unter welchen Umständen und in welchem Umfang die Kosten der nach dieser Verordnung ergriffenen Sicherheitsmaßnahmen von dem Staat, den Flughafeneinrichtungen, den Luftfahrtunternehmen, anderen verantwortlichen Stellen oder Nutzern zu tragen sind. Soweit angemessen können die Mitgliedstaaten und die Nutzer im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht zu den Kosten von nach dieser Verordnung getroffenen strengeren Sicherheitsmaßnahmen beitragen. Abgaben oder Umlagen für Sicherheitskosten beziehen sich so weit wie möglich unmittelbar auf die Kosten für die Erbringung der fraglichen Sicherheitsleistungen und werden so berechnet, dass sie nur die entstandenen Kosten decken.

Artikel 6

Anwendung strengerer Maßnahmen durch die Mitgliedstaaten

(1) Die Mitgliedstaaten können strengere Maßnahmen als die in Artikel 4 genannten gemeinsamen Grundstandards anwenden. Sie handeln dabei auf der Grundlage einer Risikobewertung und in Übereinstimmung mit dem Gemeinschaftsrecht. Diese Maßnahmen müssen relevant, objektiv, nichtdiskriminierend und dem jeweiligen Risiko angemessen sein.

(2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über derartige Maßnahmen so bald wie möglich nach deren Anwendung. Die Kommission übermittelt diese Informationen den anderen Mitgliedstaaten.

(3) Die Mitgliedstaaten müssen die Kommission nicht unterrichten, wenn die betreffenden Maßnahmen auf einen bestimmten Flug zu einem bestimmten Zeitpunkt begrenzt sind.

▼B*Artikel 7***Von Drittländern verlangte Sicherheitsmaßnahmen**

- (1) Unbeschadet bilateraler Abkommen, bei denen die Gemeinschaft Vertragspartei ist, unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über die von einem Drittland geforderten Maßnahmen, wenn diese in Bezug auf Flüge von einem Flughafen in einem Mitgliedstaat nach diesem Drittland oder über dieses Drittland von den in Artikel 4 genannten gemeinsamen Grundstandards abweichen.
- (2) Die Kommission prüft auf Ersuchen des betreffenden Mitgliedstaats oder von sich aus die Anwendung der gemäß Absatz 1 mitgeteilten Maßnahmen und kann nach dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren eine geeignete Antwort an das betreffende Drittland ausarbeiten.
- (3) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht, wenn
- a) der betreffende Mitgliedstaat die betreffenden Maßnahmen im Einklang mit Artikel 6 anwendet oder
 - b) die Anforderungen des Drittlands auf einen bestimmten Flug an einem bestimmten Datum begrenzt sind.

*Artikel 8***Kooperation mit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation**

Unbeschadet des Artikels 300 des Vertrags kann die Kommission mit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) Vereinbarungen über Audits treffen, um Überschneidungen bei der Überwachung der Einhaltung von Anhang 17 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt durch die Mitgliedstaaten zu vermeiden.

*Artikel 9***Zuständige Behörde**

Sind in einem Mitgliedstaat zwei oder mehr Einrichtungen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zuständig, so benennt der Mitgliedstaat eine einzige Behörde (nachstehend „zuständige Behörde“ genannt), die für die Koordinierung und Überwachung der Durchführung der in Artikel 4 genannten gemeinsamen Grundstandards zuständig ist.

*Artikel 10***Nationales Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt**

- (1) Jeder Mitgliedstaat stellt ein nationales Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt auf, wendet es an und entwickelt es fort.

Dieses Programm legt die Zuständigkeiten für die Durchführung der in Artikel 4 genannten gemeinsamen Grundstandards fest und beschreibt die zu diesem Zweck von den Betreibern und Stellen verlangten Maßnahmen.

- (2) Die zuständige Behörde stellt Betreibern und Stellen, die nach Ansicht der Behörde ein legitimes Interesse haben, die betreffenden Teile ihres nationalen Programms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt in dem jeweils nötigen Umfang in schriftlicher Form zur Verfügung.



Artikel 11

Nationales Qualitätskontrollprogramm

(1) Jeder Mitgliedstaat stellt ein nationales Qualitätskontrollprogramm auf, wendet es an und entwickelt es fort.

Dieses Programm ermöglicht es den Mitgliedstaaten, die Qualität der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu überprüfen und so die Einhaltung dieser Verordnung sowie des nationalen Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt zu überwachen.

(2) Die Spezifikationen für das nationale Qualitätskontrollprogramm werden angenommen, indem diese Verordnung durch Hinzufügung eines Anhangs nach dem in Artikel 19 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle geändert wird.

In Fällen äußerster Dringlichkeit kann die Kommission auf das in Artikel 19 Absatz 4 genannte Dringlichkeitsverfahren zurückgreifen.

Das Programm ermöglicht es, Mängel rasch aufzuspüren und zu beheben. Es sieht außerdem vor, dass alle Flughäfen, Betreiber und für die Durchführung von Sicherheitsstandards zuständigen Stellen im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats regelmäßig direkt von der zuständigen Behörde oder unter ihrer Aufsicht überwacht werden.

Artikel 12

Programm für die Flughafensicherheit

(1) Jeder Flughafenbetreiber stellt ein Programm für die Flughafensicherheit auf, wendet es an und entwickelt es fort.

Dieses Programm beschreibt die Methoden und Verfahren, die der Flughafenbetreiber anzuwenden hat, um die Bestimmungen dieser Verordnung sowie die Anforderungen des nationalen Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt des Mitgliedstaats, in dem der Flughafen gelegen ist, zu erfüllen.

Das Programm enthält auch Bestimmungen über die interne Qualitätssicherung, die beschreiben, wie die Einhaltung dieser Methoden und Verfahren von dem Flughafenbetreiber zu überwachen ist.

(2) Das Programm für die Flughafensicherheit ist der zuständigen Behörde vorzulegen, die gegebenenfalls weitere Maßnahmen treffen kann.

Artikel 13

Sicherheitsprogramm für Luftfahrtunternehmen

(1) Jedes Luftfahrtunternehmen stellt ein Sicherheitsprogramm für Luftfahrtunternehmen auf, wendet es an und entwickelt es fort.

Dieses Programm beschreibt die Methoden und Verfahren, die das Luftfahrtunternehmen anzuwenden hat, um die Bestimmungen dieser Verordnung sowie die Anforderungen des nationalen Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt des Mitgliedstaats, von dem aus es seine Dienstleistungen erbringt, zu erfüllen.

Das Programm enthält auch Bestimmungen über die interne Qualitätssicherung, die beschreiben, wie die Einhaltung dieser Methoden und Verfahren von dem Luftfahrtunternehmen zu überwachen ist.

(2) Auf Ersuchen ist das Sicherheitsprogramm des Luftfahrtunternehmens der zuständigen Behörde vorzulegen, die gegebenenfalls weitere Maßnahmen treffen kann.

▼B

(3) Hat die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, der die Betriebsgenehmigung erteilt hat, das Sicherheitsprogramm des gemeinschaftlichen Luftfahrtunternehmens gebilligt, so erkennen alle anderen Mitgliedstaaten an, dass dieses Luftfahrtunternehmen die Anforderungen des Absatzes 1 erfüllt. Dies lässt das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, von einem Luftfahrtunternehmen nähere Auskünfte zur Durchführung folgender Maßnahmen bzw. Verfahren zu verlangen:

- a) Sicherheitsmaßnahmen, die der betreffende Mitgliedstaat gemäß Artikel 6 anwendet, und/oder
- b) örtliche Verfahren, die auf den angeflogenen Flughäfen gelten.

*Artikel 14***Sicherheitsprogramm für Stellen**

(1) Jede Stelle, die nach dem in Artikel 10 genannten nationalen Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt Luftsicherheitsstandards anzuwenden hat, stellt ein Sicherheitsprogramm auf, wendet es an und entwickelt es fort.

Dieses Programm beschreibt die Methoden und Verfahren, die die betreffende Stelle anzuwenden hat, um in dem betreffenden Mitgliedstaat die Anforderungen des nationalen Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt dieses Mitgliedstaats zu erfüllen.

Das Programm enthält auch Bestimmungen über die interne Qualitätssicherung, die beschreiben, wie die Einhaltung dieser Methoden und Verfahren von der Stelle selbst zu überwachen ist.

(2) Auf Ersuchen ist das Sicherheitsprogramm der Stelle, die Luftsicherheitsstandards anwendet, der zuständigen Behörde vorzulegen, die gegebenenfalls weitere Maßnahmen treffen kann.

*Artikel 15***Kommissionsinspektionen**

(1) Die Kommission führt in Zusammenarbeit mit der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats Inspektionen durch, einschließlich Inspektionen von Flughäfen, Betreibern und Stellen, die Luftsicherheitsstandards anwenden, um die Anwendung dieser Verordnung durch die Mitgliedstaaten zu überwachen und gegebenenfalls Empfehlungen zur Verbesserung der Luftsicherheit auszusprechen. Zu diesem Zweck meldet die zuständige Behörde der Kommission schriftlich alle Zivilflughäfen in ihrem Hoheitsgebiet, die nicht unter Artikel 4 Absatz 4 fallen.

Die Verfahren für die Durchführung von Kommissionsinspektionen werden nach dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren erlassen.

(2) Kommissionsinspektionen von Flughäfen, Betreibern und Stellen, die Luftsicherheitsstandards anwenden, erfolgen unangekündigt. Die Kommission unterrichtet den betreffenden Mitgliedstaat rechtzeitig vor solchen Inspektionen.

(3) Jeder Inspektionsbericht der Kommission wird der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats übermittelt, die in ihrer Antwort die Maßnahmen zur Behebung festgestellter Mängel darlegt.

Der Bericht und die Antwort der zuständigen Behörde werden anschließend den zuständigen Behörden aller anderen Mitgliedstaaten übermittelt.



Artikel 16

Jährlicher Bericht

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat und den Mitgliedstaaten jährlich einen Bericht vor, der sie von der Anwendung dieser Verordnung und von ihren Auswirkungen auf die Verbesserung der Luftsicherheit in Kenntnis setzt.

Artikel 17

Beratergruppe der Beteiligten

Unbeschadet der Rolle des in Artikel 19 genannten Ausschusses setzt die Kommission eine Beratergruppe der Beteiligten für die Sicherheit in der Luftfahrt ein, die sich aus europäischen Vertretungsorganisationen zusammensetzt, die sich mit der Sicherheit in der Luftfahrt befassen oder unmittelbar davon betroffen sind. Alleinige Aufgabe dieser Gruppe ist es, die Kommission zu beraten. Der in Artikel 19 genannte Ausschuss unterrichtet die Beratergruppe der Beteiligten während des gesamten Regelungsverfahrens.

Artikel 18

Verbreitung von Informationen

Die Kommission veröffentlicht in der Regel Maßnahmen, die sich unmittelbar auf die Fluggäste auswirken. Folgende Dokumente gelten jedoch als „EU-Verschlusssachen“ im Sinne des Beschlusses 2001/844/EG, EGKS, Euratom:

- a) die in Artikel 4 Absätze 3 und 4, Artikel 6 Absatz 1 und Artikel 7 Absatz 1 genannten Maßnahmen und Verfahren, wenn sie sensible Sicherheitsinformationen enthalten;
- b) die Inspektionsberichte der Kommission und die Antworten der zuständigen Behörden im Sinne des Artikels 15 Absatz 3.

Artikel 19

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf einen Monat festgesetzt.
- (3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.
- (4) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1, 2, 4 und 6 sowie Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Artikel 20

Abkommen zwischen der Gemeinschaft und Drittländern

Gegebenenfalls könnten im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht im Rahmen von Luftverkehrsabkommen zwischen der Gemeinschaft und einem Drittland gemäß Artikel 300 des Vertrags Abkommen, in denen

▼B

anerkannt wird, dass die in dem Drittland geltenden Sicherheitsstandards den Gemeinschaftsstandards entsprechen, in Betracht gezogen werden, um dem Ziel näherzukommen, dass bei allen Flügen zwischen der Europäischen Union und Drittländern nur eine einmalige Sicherheitskontrolle stattfindet.

*Artikel 21***Sanktionen**

Die Mitgliedstaaten legen die Regeln für Sanktionen bei Verstößen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung fest und treffen die erforderlichen Maßnahmen für deren Anwendung. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

*Artikel 22***Bericht der Kommission über die Finanzierung**

Die Kommission legt bis zum 31. Dezember 2008 einen Bericht über die Grundprinzipien für die Finanzierung der Kosten für Sicherheitsmaßnahmen in der Zivilluftfahrt vor. In diesem Bericht wird darauf eingegangen, welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um zu gewährleisten, dass die Sicherheitsabgaben ausschließlich zur Bestreitung der Sicherheitskosten verwendet werden, und um die Transparenz dieser Abgaben zu verbessern. Ferner wird darauf eingegangen, welche Prinzipien notwendig sind, um einen unverzerrten Wettbewerb zwischen Flughäfen und Luftfahrtunternehmen sicherzustellen, sowie auf die verschiedenen Verfahren zur Gewährleistung des Verbraucherschutzes hinsichtlich der Aufteilung der Kosten für die Sicherheitsmaßnahmen zwischen Steuerzahlern und Nutzern. Gegebenenfalls wird dem Bericht der Kommission ein Legislativvorschlag beigelegt.

*Artikel 23***Aufhebung**

Die Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 wird aufgehoben.

*Artikel 24***Inkrafttreten**

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

(2) Sie gilt ab dem Zeitpunkt, der in den Durchführungsvorschriften angegeben ist, die nach den in Artikel 4 Absätze 2 und 3 genannten Verfahren erlassen werden, spätestens jedoch 24 Monate nach ihrem Inkrafttreten.

(3) Abweichend von Absatz 2 gelten Artikel 4 Absätze 2, 3 und 4, Artikel 8, Artikel 11 Absatz 2, Artikel 15 Absatz 1 Unterabsatz 2, sowie die Artikel 17, 19 und 22 ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung.

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

▼B**►M1 ANHANG I ◄****GEMEINSAME GRUNDSTANDARDS FÜR DEN SCHUTZ DER
ZIVILLUFTFAHRT VOR UNRECHTMÄSSIGEN EINGRIFFEN
(ARTIKEL 4)****1. FLUGHAFENSICHERHEIT****1.1. Anforderungen an die Flughafenplanung**

1. Bei der Planung und beim Bau neuer Flughafeneinrichtungen oder dem Umbau bestehender Flughafeneinrichtungen sind die Anforderungen für die Anwendung der in diesem Anhang genannten gemeinsamen Grundstandards und ihrer Durchführungsbestimmungen in vollem Umfang zu beachten.
2. An Flughäfen sind folgende Bereiche zu bestimmen:
 - a) Landseite,
 - b) Luftseite,
 - c) Sicherheitsbereiche und
 - d) sensible Teile von Sicherheitsbereichen.

1.2. Zugangskontrolle

1. Der Zugang zur Luftseite ist zu beschränken, um das Eindringen unbefugter Personen und Fahrzeuge in diese Bereiche zu verhindern.
2. Der Zugang zu Sicherheitsbereichen ist zu kontrollieren, um zu gewährleisten, dass keine unbefugten Personen und Fahrzeuge in diese Bereiche eindringen.
3. Personen und Fahrzeuge dürfen nur Zugang zur Luftseite und zu Sicherheitsbereichen erhalten, wenn sie die erforderlichen Sicherheitsanforderungen erfüllen.
4. Vor Ausstellung eines Flugbesatzungsausweises oder eines Flughafen- ausweises, der den unbegleiteten Zugang zu Sicherheitsbereichen ermöglicht, müssen die betroffenen Personen, einschließlich der Flug- besatzung, eine Zuverlässigkeitsüberprüfung erfolgreich durchlaufen haben.

1.3. Kontrolle von anderen Personen als Fluggästen und mitgeführten Gegenständen

1. Andere Personen als Fluggäste sowie die von ihnen mitgeführten Gegenstände sind beim Betreten von Sicherheitsbereichen fortlaufenden Stichprobenkontrollen zu unterziehen, um zu verhindern, dass verbotene Gegenstände in diese Bereiche gebracht werden.
2. Andere Personen als Fluggäste sowie die von ihnen mitgeführten Gegenstände sind beim Betreten sensibler Teile von Sicherheitsbereichen zu kontrollieren, um zu verhindern, dass verbotene Gegenstände in diese Bereiche gebracht werden.

1.4. Überprüfung von Fahrzeugen

Fahrzeuge sind bei der Einfahrt in Sicherheitsbereiche zu überprüfen, um zu verhindern, dass verbotene Gegenstände in diese Bereiche gebracht werden.

1.5. Überwachung, Streifen und andere physische Kontrollen

Auf Flughäfen und erforderlichenfalls in angrenzenden öffentlich zugänglichen Bereichen sind Überwachungen, Streifen und andere physische Kontrollen durchzuführen, um verdächtiges Verhalten von Personen festzustellen, Schwachstellen zu erkennen, die für unrechtmäßige Eingriffe ausgenutzt werden könnten, und um Personen von der Begehung solcher Handlungen abzuhalten.

▼B**2. ABGEGRENZTE BEREICHE VON FLUGHÄFEN**

Luftfahrzeuge, die in abgegrenzten Bereichen von Flughäfen abgestellt wurden und für die die in Artikel 4 Absatz 4 genannten alternativen Maßnahmen gelten, sind von Luftfahrzeugen zu trennen, für die die gemeinsamen Grundstandards in vollem Umfang gelten, um sicherzustellen, dass die auf Luftfahrzeuge, Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post in den letztgenannten Bereichen angewandten Sicherheitsstandards nicht beeinträchtigt werden.

3. SICHERHEIT DER LUFTFAHRZEUGE

1. Die Luftfahrzeuge werden vor dem Abflug einer Luftfahrzeug-Sicherheitskontrolle oder -Sicherheitsdurchsuchung unterzogen, um sicherzustellen, dass sich keine verbotenen Gegenstände an Bord befinden. Für Luftfahrzeuge im Transit können andere geeignete Maßnahmen vorgesehen werden.

2. Jedes Luftfahrzeug ist vor unbefugten Eingriffen zu schützen.

4. FLUGGÄSTE UND HANDGEPÄCK**4.1. Kontrolle von Fluggästen und Handgepäck**

1. Alle Fluggäste, die ihren Ausgangsflug antreten, umsteigen oder weiterfliegen, sowie ihr Handgepäck sind zu kontrollieren, um zu verhindern, dass verbotene Gegenstände in die Sicherheitsbereiche und an Bord eines Luftfahrzeugs gebracht werden.

2. Umsteigende Fluggäste und ihr Handgepäck können unter folgenden Voraussetzungen von einer Kontrolle ausgenommen werden:

- a) Sie kommen aus einem Mitgliedstaat und die Kommission oder der Mitgliedstaat haben keine Informationen vorgelegt, nach denen diese Fluggäste und ihr Handgepäck nicht als nach den gemeinsamen Grundstandards kontrolliert angesehen werden können, oder
- b) sie kommen aus einem Drittland, dessen Sicherheitsstandards nach dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren als den gemeinsamen Grundstandards gleichwertig anerkannt worden sind.

3. Weiterfliegende Fluggäste und ihr Handgepäck können unter folgenden Voraussetzungen von einer Kontrolle ausgenommen werden:

- a) Sie bleiben an Bord des Luftfahrzeugs, oder

▼C1

- b) sie treffen nicht mit anderen kontrollierten abfliegenden Fluggästen zusammen, außer denen, die dasselbe Luftfahrzeug besteigen, oder

▼B

- c) sie kommen aus einem Mitgliedstaat und die Kommission oder der Mitgliedstaat haben keine Informationen vorgelegt, nach denen diese Fluggäste und ihr Handgepäck nicht als nach den gemeinsamen Grundstandards kontrolliert angesehen werden können, oder

- d) sie kommen aus einem Drittland, dessen Sicherheitsstandards nach dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren als den gemeinsamen Grundstandards gleichwertig anerkannt worden sind.

4.2. Schutz von Fluggästen und Handgepäck

1. Fluggäste und ihr Handgepäck sind ab dem Zeitpunkt, zu dem die Kontrolle stattfindet, bis zum Abflug des Luftfahrzeugs, mit dem sie befördert werden, vor unbefugten Eingriffen zu schützen.

2. Kontrollierte abfliegende Fluggäste dürfen nur unter folgenden Voraussetzungen mit ankommenden Fluggästen zusammentreffen:

- a) Die Fluggäste kommen aus einem Mitgliedstaat und die Kommission oder der Mitgliedstaat haben keine Informationen vorgelegt, nach denen diese ankommenden Fluggäste und ihr Handgepäck nicht als nach den gemeinsamen Grundstandards kontrolliert angesehen werden können, oder
- b) die Fluggäste kommen aus einem Drittland, dessen Sicherheitsstandards nach dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren als den gemeinsamen Grundstandards gleichwertig anerkannt worden sind.

▼B**4.3. Potenziell gefährliche Fluggäste**

Vor dem Abflug sind potenziell gefährliche Fluggäste geeigneten Sicherheitsmaßnahmen zu unterziehen.

5. AUFGEGEBENES GEPÄCK**5.1. Kontrolle des aufgegebenen Gepäcks**

1. Alles aufgegebenes Gepäck ist vor dem Verladen in ein Luftfahrzeug zu kontrollieren, um zu verhindern, dass verbotene Gegenstände in die Sicherheitsbereiche und an Bord von Luftfahrzeugen gebracht werden.
2. Umgeladenes aufgegebenes Gepäck kann unter folgenden Voraussetzungen von der Kontrolle ausgenommen werden:
 - a) Es kommt aus einem Mitgliedstaat und die Kommission oder der Mitgliedstaat haben keine Informationen vorgelegt, nach denen dieses aufgegebenes Gepäck nicht als nach den gemeinsamen Grundstandards kontrolliert angesehen werden kann, oder
 - b) es kommt aus einem Drittland, dessen Sicherheitsstandards nach dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren als den gemeinsamen Grundstandards gleichwertig anerkannt worden sind.
3. Aufgegebenes Gepäck im Weiterflug kann von der Kontrolle ausgenommen werden, wenn es an Bord des Luftfahrzeugs bleibt.

5.2. Schutz des aufgegebenen Gepäcks

Aufgegebenes Gepäck, das mit einem Luftfahrzeug befördert werden soll, ist ab dem Zeitpunkt, zu dem es kontrolliert oder dem Luftfahrtunternehmen übergeben wurde, je nachdem, welcher Schritt zuerst erfolgt ist, bis zum Abflug des Luftfahrzeugs, mit dem es befördert werden soll, vor unbefugten Eingriffen zu schützen.

5.3. Zuordnung von aufgegebenem Gepäck

1. Jedes aufgegebenes Gepäckstück ist als begleitet oder unbegleitet zu kennzeichnen.
2. Unbegleitetes aufgegebenes Gepäck wird nicht befördert, es sei denn, das Gepäckstück wurde vom Fluggast aus Gründen, auf die er keinen Einfluss hat, getrennt oder es wurde geeigneten Sicherheitskontrollen unterzogen.

6. FRACHT UND POST**6.1. Sicherheitskontrollen für Fracht und Post**

1. Alle Frachtstücke und Postsendungen sind vor dem Verladen in ein Luftfahrzeug Sicherheitskontrollen zu unterziehen. Ein Luftfahrtunternehmen nimmt Frachtstücke oder Postsendungen zur Beförderung in einem Luftfahrzeug nur dann entgegen, wenn es selbst entsprechende Sicherheitskontrollen durchgeführt hat oder deren Durchführung von einem reglementierten Beauftragten, einem bekannten Versender oder einem geschäftlichen Versender bestätigt und quittiert wurde.
2. Für umgeladene Frachtstücke und umgeladene Postsendungen können alternative Sicherheitskontrollen vorgesehen werden, deren Einzelheiten in Durchführungsvorschriften festzulegen sind.
3. Weiterfliegende Frachtstücke und weiterfliegende Postsendungen können von den Sicherheitskontrollen ausgenommen werden, wenn sie an Bord des Luftfahrzeugs bleiben.

6.2. Schutz der Fracht und der Postsendungen

1. Frachtstücke und Postsendungen, die mit einem Luftfahrzeug befördert werden sollen, sind ab dem Zeitpunkt, zu dem die Sicherheitskontrollen stattfinden, bis zum Abflug des Luftfahrzeugs, mit dem sie befördert werden, vor unbefugten Eingriffen zu schützen.
2. Frachtstücke und Postsendungen, die nach den Sicherheitskontrollen nicht angemessen vor unbefugten Eingriffen geschützt sind, müssen kontrolliert werden.

▼B**7. POST UND MATERIAL VON LUFTFAHRTUNTERNEHMEN**

Post und Material von Luftfahrtunternehmen sind Sicherheitskontrollen zu unterziehen und danach bis zur Verladung in das Luftfahrzeug zu schützen, um zu verhindern, dass verbotene Gegenstände an Bord des Luftfahrzeugs gebracht werden.

8. BORDVORRÄTE

Bordvorräte, einschließlich Bordverpflegung, die an Bord eines Luftfahrzeugs befördert oder verwendet werden sollen, müssen Sicherheitskontrollen unterzogen und danach bis zum Verladen in das Luftfahrzeug geschützt werden, um zu verhindern, dass verbotene Gegenstände an Bord des Luftfahrzeugs gebracht werden.

9. FLUGHAFENLIEFERUNGEN

Lieferungen, die zum Verkauf oder zur Verwendung in Sicherheitsbereichen von Flughäfen bestimmt sind, einschließlich Lieferungen für den zollfreien Verkauf und für Restaurants, sind Sicherheitskontrollen zu unterziehen, um zu verhindern, dass verbotene Gegenstände in diese Bereiche gebracht werden.

10. SICHERHEITSMASSNAHMEN WÄHREND DES FLUGS**1. Unbeschadet der anwendbaren Flugsicherheitsvorschriften**

- a) ist unbefugten Personen während des Flugs der Zugang zum Cockpit zu verwehren;
- b) sind potenziell gefährliche Fluggäste während des Flugs geeigneten Sicherheitsmaßnahmen zu unterziehen.

2. Es sind geeignete Sicherheitsmaßnahmen wie etwa entsprechende Schulung der Cockpit- und der Kabinenbesatzungen zu treffen, um einen unrechtmäßigen Eingriff während eines Flugs zu verhindern.

3. Das Mitführen von Waffen mit Ausnahme derjenigen, die im Frachtraum befördert werden, ist an Bord eines Luftfahrzeugs nicht gestattet, es sei denn, die nach den nationalen Rechtsvorschriften vorgesehenen Sicherheitsanforderungen wurden erfüllt, und die betreffenden Staaten haben hierfür eine Genehmigung erteilt.

4. Nummer 3 gilt auch für begleitende Sicherheitsbeamte, wenn sie Waffen tragen.

11. EINSTELLUNG UND SCHULUNG VON PERSONAL

1. Personen, die Kontrollen und Zugangskontrollen oder andere Sicherheitskontrollen durchführen oder für die Durchführung dieser Aufgaben verantwortlich sind, müssen so rekrutiert, geschult und gegebenenfalls zertifiziert werden, dass sichergestellt ist, dass sie für eine Einstellung geeignet und für die Durchführung der ihnen zugewiesenen Aufgaben qualifiziert sind.

2. Andere Personen als Fluggäste, die Zugang zu Sicherheitsbereichen benötigen, müssen vor der Ausstellung eines Flughafenausweises oder eines Besatzungsausweises eine Sicherheitsschulung erhalten.

3. Die unter den Nummern 1 und 2 genannte Schulung erfolgt in Form einer Erstunterweisung sowie als Fortbildung.

4. Ausbilder für die unter den Nummern 1 und 2 genannte Schulung von Personal müssen über entsprechende Qualifikationen verfügen.

12. SICHERHEITSAUSRÜSTUNG

Die Ausrüstung für Kontrollen, Zugangskontrollen und andere Sicherheitskontrollen muss den festgelegten Angaben entsprechen und für die Durchführung der betreffenden Sicherheitskontrollen geeignet sein.

▼ **M1***ANHANG II***Gemeinsame Spezifikationen für die nationalen Qualitätskontrollprogramme für die Sicherheit 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 Sicherheitsprogramms für die 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. „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;
11. „Sicherheitsaudit“ ist eine gründliche Prüfung aller Sicherheitsmaßnahmen und -verfahren, bei der ermittelt wird, ob diese kontinuierlich vollständig durchgeführt werden;
12. „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;
13. „Verifizierung“ ist die Handlung eines Auditors zum Zweck der Feststellung, ob eine bestimmte Sicherheitsmaßnahme tatsächlich durchgeführt wird;
14. „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.

▼ M1

- 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) Ratschläge und Empfehlungen;
 - b) förmliche Verwarnung;
 - c) 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 Luftsicherheitsprogramms 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 Sicherheit, Häufigkeit von Sicherheitsaudits und Inspektionen sowie Einstufung 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) Überwachungsverfahren des Flughafens, des Betreibers und interne Qualitätskontrollmaßnahmen der betreffenden Stelle;
 - i) Verfahren zur Erfassung und Analyse der Ergebnisse des nationalen Qualitätskontrollprogramms, mit denen Trends ermittelt und die Entwicklung der künftigen Politik gesteuert wird.

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

▼ **M1**

- 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 operativen Durchführung der Maßnahmen im Rahmen des nationalen Sicherheitsprogramms für die 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 Einstufung der Ergebnisse, die Berichterstellung und das Verfahren zur Mängelbehebung umfasst.
 - 5.2. Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung basieren auf einer systematischen Sammlung 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 Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt.
 - 6.2. Bei der Methodik für die Durchführung eines Sicherheitsaudits ist Folgendes zu berücksichtigen:
 - a) Ankündigung des Sicherheitsaudits und gegebenenfalls Übermittlung eines Vorab-Fragebogens;
 - b) Vorbereitungsphase einschließlich Prüfung des ausgefüllten Vorab-Fragebogens und anderer einschlägiger 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. Um zu bestätigen, dass Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt werden, ist dem Sicherheitsaudit eine systematische Sammlung von Informationen mit einer oder mehreren der folgenden Verfahren zugrunde zu legen:
 - a) Prüfung von Unterlagen;
 - b) Beobachtungen;
 - c) Befragungen;
 - d) Verifizierungen.
 - 6.4. Flughäfen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen 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.

▼ **M1**

7. INSPEKTIONEN

- 7.1. Der Umfang einer Inspektion deckt mindestens einen Satz unmittelbar zusammenhängender Sicherheitsmaßnahmen von Anhang I dieser Verordnung und der entsprechenden Durchführungsvorschriften ab, die als Einzel-tätigkeit oder während einer angemessenen Zeitdauer, in der Regel nicht länger als drei Monate, überwacht werden. Die Prüfung schließt eine re-präsentative Stichprobe an Informationen ein.
- 7.2. Ein Satz unmittelbar zusammenhängender Sicherheitsmaßnahmen umfasst zwei oder mehr Anforderungen, die in Anhang I dieser Verordnung 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 die in Anlage I dieses Anhangs aufgeführten.
- 7.3. Inspektionen erfolgen unangekündigt. Ist die zuständige Behörde der Auf-fassung, dass dies nicht praktikabel ist, können Inspektionen angekündigt werden. Bei der Methodik für die Durchführung einer Inspektion ist Fol-gendes zu berücksichtigen:
- a) Vorbereitungsphase;
 - b) Tätigkeiten an Ort und Stelle;
 - c) eine Abschlussbesprechung, abhängig von der Häufigkeit und den Er-gebnissen der Überwachungstätigkeiten;
 - d) Berichte/Aufzeichnungen;
 - e) Behebungsverfahren und dessen Überwachung.
- 7.4. Um zu bestätigen, dass Sicherheitsmaßnahmen wirksam sind, ist der In-spektion eine systematische Sammlung von Informationen mit einer oder mehreren der folgenden Verfahren zugrunde zu legen:
- a) Prüfung von Unterlagen;
 - b) Beobachtungen;
 - c) Befragungen;
 - d) Verifizierungen.
- 7.5. Auf Flughäfen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von mehr als 2 Mio. Fluggästen sind Inspektionen aller Sätze unmittelbar zusammenhän-gender Sicherheitsmaßnahmen, die in den Abschnitten 1 bis 6 von Anhang I dieser Verordnung aufgeführt sind, mindestens alle 12 Monate vorzuneh-men, sofern während dieses Zeitraums kein Audit am Flughafen durch-geführt wurde. Die Häufigkeit von Inspektionen aller Sicherheitsmaßnah-men, 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 Ver-kehrsaufkommen von mehr als 2 Mio. Fluggästen, gelten die Anforderun-gen von Nummer 7.5 für den Flughafen in seinem Hoheitsgebiet mit dem größten jährlichen Verkehrsaufkommen.
8. TESTS
- 8.1. Tests werden durchgeführt, um die Wirksamkeit der Durchführung min-destens folgender Sicherheitsmaßnahmen zu prüfen:
- a) Kontrolle des Zugangs zu Sicherheitsbereichen;
 - b) Sicherung der Luftfahrzeuge;
 - c) Kontrolle von Fluggästen und Handgepäck;
 - d) Durchsuchung von Personal und mitgeführten Gegenständen;
 - e) Schutz des aufgegebenen Gepäcks;
 - f) Kontrolle von Fracht oder Postsendungen;
 - g) Schutz der Fracht und der Postsendungen.

▼ M1

- 8.2. 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.
9. ERHEBUNGEN
 - 9.1. Erhebungen werden durchgeführt, wann immer die zuständige Behörde es 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
 - 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 aufzunehmen:
 - a) Art der Tätigkeit;
 - b) Flughafen, Betreiber oder 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 Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt;
 - g) Einstufung 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 EINSTUFUNG DER EINHALTUNG DER VORSCHRIFTEN
 - 11.1. Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung bewerten die Durchführung des nationalen Sicherheitsprogramms für die Zivilluftfahrt anhand des harmonisierten Einstufungssystems, dessen Einzelheiten in Anlage II enthalten sind.
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.
 - 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 ihren 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 die Durchführung der Behebungsmaßnahmen.

▼M1

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

14. VERFÜGBARKEIT DER 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 einschlägige 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 Sicherheit Rechnung zu tragen.

16. BEFUGNISSE DER AUDITOREN

16.1. Auditoren, die Überwachungstätigkeiten durchführen, sind mit ausreichenden Befugnissen auszustatten, um die zur Durchführung ihrer Aufgaben erforderlichen Informationen zu erlangen.

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.

▼ M1**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 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.

▼ M1*Anlage I***Elemente der Sätze unmittelbar zusammenhängender Sicherheitsmaßnahmen**

Die Sätze unmittelbar zusammenhängender Sicherheitsmaßnahmen, auf die in Anhang II Nummer 7.1 Bezug genommen wird, umfassen die folgenden Elemente von Anhang I dieser Verordnung und der entsprechenden Bestimmungen in deren Durchführungsvorschriften:

Zu Nummer 1 — Flughafensicherheit:

- i) Nummer 1.1 oder
- ii) Nummer 1.2 (ausgenommen Bestimmungen zu Ausweisen und Fahrzeugpassierscheinen) oder
- iii) Nummer 1.2 (Bestimmungen zu Ausweisen) oder
- iv) Nummer 1.2 (Bestimmungen zu Fahrzeugpassierscheinen) oder
- v) Nummer 1.3 und relevante Elemente von Nummer 12 oder
- vi) Nummer 1.4 oder
- vii) Nummer 1.5.

Zu Nummer 2 — Abgegrenzte Bereiche von Flughäfen:

Nummer insgesamt.

Zu Nummer 3 — Sicherheit der Luftfahrzeuge:

- i) Nummer 3.1 oder
- ii) Nummer 3.2.

Zu Nummer 4 — Fluggäste und Handgepäck:

- i) Nummer 4.1 und relevante Elemente von Nummer 12 oder
- ii) Nummer 4.2 oder
- iii) Nummer 4.3.

Zu Nummer 5 — Aufgegebenes Gepäck:

- i) Nummer 5.1 und relevante Elemente von Nummer 12 oder
- ii) Nummer 5.2 oder
- iii) Nummer 5.3.

Zu Nummer 6 — Fracht und Post:

- i) Alle Bestimmungen bezüglich Durchsuchung und Sicherheitskontrollen, die von einem reglementierten Beauftragten durchgeführt werden, ausgenommen die folgenden Ziffern ii bis v; oder
- ii) alle Bestimmungen zu Sicherheitskontrollen, die von bekannten Versendern durchgeführt werden; oder
- iii) alle Bestimmungen, die sich auf geschäftliche Versender beziehen; oder
- iv) alle Bestimmungen, die sich auf die Beförderung von Fracht und Post beziehen; oder
- v) alle Bestimmungen, die sich auf den Schutz der Fracht und der Postsendungen auf Flughäfen beziehen.

Zu Nummer 7 — Post und Material von Luftfahrtunternehmen:

Nummer insgesamt.

Zu Nummer 8 — Bordvorräte:

Nummer insgesamt.

Zu Nummer 9 — Flughafenlieferungen:

Nummer insgesamt.

▼ **M1**

Zu Nummer 10 — Sicherheitsmaßnahmen während des Flugs:

Nummer insgesamt.

Zu Nummer 11 — Einstellung und Schulung von Personal:

- i) alle Bestimmungen, die sich auf die Einstellung von Personal an einem Flughafen, bei einem Luftfahrtunternehmen oder einer betreffenden Stelle beziehen; oder
- ii) alle Bestimmungen, die sich auf die Schulung von Personal auf einem Flughafen, bei einem Luftfahrtunternehmen oder einer betreffenden Stelle beziehen.

▼ **M1***Anlage II***Harmonisiertes Einstufungssystem bezüglich der Einhaltung der Vorschriften**

Bei der Bewertung der Durchführung der nationalen Sicherheitsprogramme für die Zivilluftfahrt gilt das folgende Einstufungssystem 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	✓	✓	✓

▼ **M1***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 Anhang 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 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 Hoheitsgebiet aus tätig sind, nach Kategorien (national, EU, Drittländer)
- d) Anzahl der reglementierten Beauftragten
- e) Anzahl der Catering-Unternehmen
- f) Anzahl der Reinigungsunternehmen
- g) Ungefähre Anzahl anderer Stellen, die Verantwortung für Luftsicherheitsmaßnahmen tragen (bekannte Versender, Bodenabfertigungsunternehmen)

5. Luftsicherheitslage auf Flughäfen

Allgemeiner Kontext der Luftsicherheitslage auf Flughäfen des jeweiligen Mitgliedstaats.