

UNIONSRECHTLICHE NEUIGKEITEN ZUR CYBERSICHERHEIT IM LUFTVERKEHR



Monika Thürmer
Rechtsanwältin

Vors. Richterin am Hess. VGH a.D.

Zwei erst kürzlich von der Europäischen Kommission erlassene Verordnungen, nämlich die Delegierte VO (EU) 2022/1645 sowie die DVO (EU) 2023/203 haben den Anwendungsbereich der bisher zur Cybersicherheit im Luftverkehr ergangenen Regelungen nochmals verbreitert. Sie dienen beide der Umsetzung der EASA-Basicregulation VO (EU) 2018/1139 und stellen Regeln zur Informationssicherheit in der Luftfahrt auf.

Anwendungsbereich Del.VO (EU)2022/1645

Danach müssen die betroffenen Akteure in ihren Managementsystemen Sicherheitsrisiken berücksichtigen, die sich aus Bedrohungen der Informationssicherheit ergeben. Sie gilt für:

- Herstellungsorganisationen
- Entwicklungsorganisationen, mit Ausnahme von Entwicklungs- und Herstellungsorganisationen, die ausschließlich an der Entwicklung und/oder Herstellung von ELA2 Luftfahrzeugen im Sinne des Artikels 1 Absatz 2 Buchstabe j beteiligt sind
- Flugplatzbetreiber
- Anbieter von Vorfeldkontrolldiensten, die Anhang III „Teil Organisatorische Anforderungen (Teil-ADR.OR)“ der VO (EU) 139/2014 unterliegen, sie haben für die Luftfahrtunternehmen oder Transporteure nur mittelbare Auswirkungen.

Durch Artikel 6 und 7 der VO (EU) 2022/1645 wird die VO (EU) 748/2012 dahin geändert, dass Herstellungs-

und Entwicklungsorganisationen sowie Flugplatzbetreiber neben dem dort vorgeschriebenen Produktionsmanagementsystem auch ein Informationssicherheitsmanagementsystem einrichten und pflegen müssen, das ein ordnungsgemäßes Management der Informationssicherheitsrisiken gewährleisten soll, die sich auf die Flugsicherheit auswirken können. Einzelheiten dazu ergeben sich aus dem Anhang Teil-IS.DOR.

Anwendungsbereich DVO (EU) 2023/203

In dieser DVO werden die Anforderungen festgelegt im Hinblick auf die Identifizierung und das Management von Informationssicherheitsrisiken mit potenziellen Auswirkungen auf die Flugsicherheit. Sie betreffen die für Zwecke der Zivilluftfahrt eingesetzten Systeme und Daten der Informations- und Kommunikationstechnik, deren Erkennung und Identifizierung sowie der Reaktion auf solche Störungen der Informationssicherheit und ihre Wiederherstellung.

Sie gilt für:

- Instandhaltungsorganisationen und Organisationen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO; ausgenommen sind nur Organisationen, die ausschließlich mit der Instandhaltung bzw. der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen nach Anhang Vb (Teil-ML) der VO (EU) Nr. 1321/2014 befasst sind)
- Luftfahrtunternehmen nach Anhang III (Teil-ORO) der VO (EU) Nr. 965/2012
- zugel. Ausbildungsorganisationen
- Betreiber von Flugsimulationsübungsgeräten (FSTD) nach Anhang VII (Teil-ORA) der VO (EU) Nr. 1178/2011
- Fluginformationsdienste, deren Ausbildungsorganisationen und medizinische Zentren
- Anbieter von U-Space-Diensten und einzige Anbieter gemeinsamer Informationsdienste nach der DVO (EU) 2021/664
- für die zugehörigen, nach nationalem Recht zuständigen Behörden.

RECHT & LUFTFAHRT





Betroffene Unternehmen

Für welche Luftfahrtunternehmen die neue DVO (EU) 2023/203 gilt, bestimmt sich nach Art. 5 Abs. 1, Art. 2 Nr. 1 der VO (EU) 965/2012 (konsolidierte Fassung), das betrifft Betreiber von Luftfahrzeugen für die Zwecke des gewerblichen Luftverkehrsbetriebs („CAT-Betrieb“), die gemäß den Bestimmungen der Anhänge III und IV betrieben werden müssen (Art. 5 Abs. 1).

Als Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb (Commercial Air Transport Operation, CAT Operation) wird nach Art. 2 Nr. 1 d der Betrieb von Luftfahrzeugen bezeichnet, der gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen, der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder der, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt.

In Art. 2 Nr. 6 der konsolid. Fassung werden auch Lufttaxi-Flüge (Nichtlinienflüge im gewerblichen Luftverkehr, die auf Nachfrage mit einem Flugzeug mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von 19 Sitzen oder weniger durchgeführt werden, genannt. Und in Art. 4 a der konsolid. Fassung werden die Fälle von Flugdienstleistungen definiert, die

mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Flugzeugen und Hubschraubern durchgeführt werden und als nicht-gewerblich zu bewerten sind. Da diese - abweichend von Artikel 5 Absätze 1 und 6 - gemäß Anhang VII durchgeführt werden dürfen, fallen sie schon von vornherein nicht unter die Anforderungen der DVO (EU) 2023/203.

Kurz zusammengefasst handelt es sich bei den Ausnahmen um Flüge, die überwiegend zu flugsportlichen Zwecken durchgeführt werden, auch wenn sie entgeltlich sind. Ein gewerblicher Luftverkehrsbetrieb mit der Folge, dass das Luftfahrtunternehmen nach Anhang III der VO (EU) 965/2012 betrieben werden muss, liegt also insbesondere vor, wenn eine entgeltliche Beförderungsleistung „öffentlich“ zur Verfügung gestellt wird, d.h. wenn die Beförderungsleistung einem unbestimmten Personenkreis über allgemein zugängliche Wege zur Verfügung gestellt werden und jede Person, die sich auf diesem Weg als Interessent meldet, prinzipiell Zugang zu der Beförderungsleistung hat.

Gleichfalls erfasst wird der Fall, dass eine Beförderungsleistung nur einem begrenzten Personenkreis zugänglich gemacht wird. Ausgenommen sind reine Gebrauchsüberlassungen oder

der Fall, dass der Kunde aufgrund einer vertraglichen Regelung die Kontrolle über den Betreiber des Flugzeugs ausübt, das gilt bspw. im Fall des Werksverkehrs.

Erfasst wird deshalb auch die Vercharterung und der Anbieter von Anteilen am Eigentum an einem Flugzeug, wenn damit zugleich eine entgeltliche Beförderungsleistung angeboten wird. Denn eine Kontrolle über den Betreiber findet nur statt, wenn unmittelbar oder mittelbar ein bestimmender Einfluss auf ein Unternehmen ausgeübt wird, die Nutzungsmöglichkeit also vertraglich so gestaltet ist, dass der Kunde einen bestimmenden Einfluss auf den Betreiber hat und nicht nur auf die Gestaltung seiner Nutzung oder seines Nutzungsanteils.

Entscheidend in solchen Fällen ist letztlich, ob die Beförderungsleistung dem Vercharterer oder dem Charterer zu-rechenbar ist, also durch diesen selbst erbracht wird, was sich aus der vertraglichen Gestaltung ergibt.

Ausnahmen

(a) ELA2-Luftfahrzeuge im Sinne des Artikels 1 Absatz 2 Buchstabe j der Verordnung (EU) Nr. 748/2012; das sind die dort aufgeführten European light Aircraft:

- Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von max. 2.000kg, die nicht als technisch kompliziertes motorgetriebenes Luftfahrzeug einzustufen sind (beginnt beim Einziehfahrwerk, Verstellpropeller)
- Segelflugzeuge oder Motorsegler mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von max. 2.000kg
- Ballone
- Heißluft-Luftschiffe
- gasgefüllte Luftschiffe, mit 3% maximaler statischer Schwere, nicht gerichtetem Schub, konventioneller und einfacher Konstruktion von Struktur, Steuerungssystem und Ballonnetz-System und ohne Servosteuerung
- sehr leichte Drehflügler, Very light Rotorcraft

(b) einmotorige Propellerflugzeuge und einmotorige Hubschrauber jeweils mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzkonfiguration von höchstens 5 Plätzen, die nicht als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge eingestuft sind, wenn sie auf demselben Flugplatz oder Einsatzort starten und landen und nach Sichtflugregeln (VFR) am Tag betrieben werden.

Flugsimulationsübungsgeräte

Erfasst werden jetzt auch Betreiber von Flugsimulationsübungsgeräten iSd DVO (EU) 2023/203. Auch diejenigen, die einen Flugsimulator iSd Art. 1 Nr. 20 und Art. 10 der VO (EU) 1178/2011 (konsolid. Fassung) betreiben, der für Ausbildung, Prüfung und Befähigungsüberprüfungen von Piloten bzw. Kompetenzbeurteilungen verwendet wird, sind verpflichtet, ein Informationsmanagementsicherheitssystem einzuführen.

U-Space

Einen Griff in die Zukunft bedeutet es, dass auch Anbieter von U-Space-Diensten und einzige Anbieter gemeinsamer Informationsdienste nach DVO (EU) 2021/664 erfasst werden. U-Space-Dienste sind Dienste, die sich auf digitale Dienste und die Automatisierung von Funktionen stützen, ausgelegt darauf, einen sicheren und effizienten Zugang zum U-Space-Luftraum für eine große Anzahl von UAS zu unterstützen.

Die DVO (EU) 2021/664 gilt aber nicht für den UAS-Betrieb im Rahmen eines Flugmodell-Vereins oder einer Flugmodell-Vereinigung nach Artikel 16 der DVO (EU) 2019/947, für den UAS-Betrieb in der Unterkategorie A1 der Kategorie „offener Betrieb“ mit einem unbemannten Luftfahrzeug, das im Falle eines privat hergestellten UAS eine MTOM, einschließlich Nutzlast von weniger als 250 g und eine Betriebshöchstgeschwindigkeit von unter 19 m/s hat, oder das als ein UAS der Klasse C0 gekennzeichnet ist und die Anforderungen dieser Klasse nach Teil 1 des Anhangs der Del. Verordnung (EU) 2019/945 erfüllt oder für den UAS-Betrieb nach Instrumentenflugregeln entsprechend SERA.5015 der DVO (EU) Nr. 923/2012.

Erfasst werden davon aber nur Drohnenanwendungen, die im Rahmen dieser seit Januar 2023 geltenden EU-Drohnenverordnung in die SPECIFIC und CERTIFIED Kategorien fallen, um diese in den bestehenden Luftraum integrieren zu können. Das sind bspw. Lieferdrohnen, automatisierte Inspektionsdrohnen oder gar Drohnen-Taxis für den Transport von Personen.

Der U-Space soll dafür die Grundlage schaffen und wird als neuer Luftraum (Air Space) neben den bestehenden A, B, C, D, E, F, G Kategorien etabliert. Bei den U-Space-Diensten handelt es sich daher um eine Art Flugaufsicht, die noch Zukunftsmusik darstellt.

Was kommt auf die Betroffenen zu?

Beide Verordnungen legen in ihrem gleichlautenden Artikel 1 die Anforderungen fest, die von den Organisationen und den zuständigen Behörden im Hinblick auf die Identifizierung und das Management von Informationssicherheitsrisiken mit potenziellen Auswirkungen auf die Flugsicherheit erfüllt werden müssen. Im Fokus stehen die Informationssicherheitsrisiken, von denen die für die Zwecke der Zivilluftfahrt eingesetzten Systeme und Daten der Informations- und Kommunikationstechnik beeinträchtigt werden könnten.

Die zu erfüllenden Anforderungen ergeben sich aus Anhang II (Teil-IS.IOR) der Verordnung. Zentrale Bestimmung ist die IS.IOR.200 mit Einzelheiten zur Einrichtung, Umsetzung und Pflege des Informationssicherheitssystems. Dabei wird gefordert:



1. Konzept für die Informationssicherheit, in dem die allgemeinen Grundsätze der Organisation im Hinblick auf die potenziellen Auswirkungen von Informationssicherheitsrisiken auf die Flugsicherheit dargelegt werden
2. Identifizierung und Überprüfung von Informationssicherheitsrisiken (IS.IOR.205)
3. Festlegung und Umsetzung der Maßnahmen für den Umgang mit Informationssicherheitsrisiken (IS.IOR.210)
4. Umsetzung eines Informationssicherheitssystems für interne Meldungen (IS.IOR.215)
5. Festlegung und Umsetzung der zur Erkennung von Informationssicherheitsereignissen notwendigen Maßnahmen, Identifizierung solcher Ereignisse, die als Störungen mit potenziellen Auswirkungen auf die Flugsicherheit gelten (IS.IOR.220)
6. Umsetzung der Maßnahmen, die von der zuständigen Behörde als unmittelbare Reaktion auf eine Störung oder Schwachstelle der Informationssicherheit mit Auswirkungen auf die Flugsicherheit gemeldet wurden
7. Ergreifung geeigneter Maßnahmen (IS.IOR.225), um den von der zuständigen Behörde mitgeteilten Beanstandungen Rechnung zu tragen
8. Umsetzung eines Systems für externe Meldungen (IS.IOR.230), damit die zuständige Behörde geeignete Maßnahmen ergreifen kann
9. Erfüllung Anforderungen (IS.IOR.235) für den Fall der Vergabe eines Teils der unter (IS.IOR.200) genannten Tätigkeiten an andere Organisationen
10. Erfüllung Anforderungen an das Personal (IS.IOR.240)
11. Erfüllung Anforderungen an das Führen von Aufzeichnungen (IS.IOR.245)
12. Überwachung der Einhaltung der Anforderungen dieser Verordnung durch die Organisation und Unterrichtung des leitenden Managers über Beanstandungen, damit Abhilfemaßnahmen wirksam umgesetzt werden
13. Schutz der Vertraulichkeit aller Informationen, die die Organisation möglicherweise von anderen Organisationen erhalten hat, unbeschadet geltender Vorschriften über die Meldung von Störungen und abhängig von deren Sensibilitätsgrad.

Entscheidend dabei ist, dass den zuständigen Behörden weitreichende Aufsichtsbefugnisse eingeräumt werden und diese auch Ausnahmen vorsehen können. So kann die zuständige Behörde nach IS.IOR.200 e) der Organisation die Genehmigung erteilen, die unter den Buchstaben a bis d genannten Anforderungen nicht umzusetzen, wenn diese zur Zufriedenheit der Behörde nachweist, dass ihre Tätigkeiten, Einrichtungen und Ressourcen sowie die von ihr betriebenen, angebotenen, erhaltenen und aufrechterhaltenen Dienste keine Informationssicherheitsrisiken mit potenziellen Auswirkungen auf die Flugsicherheit weder für ihre eigene noch für andere Organisationen darstellen und dies nach dem geltenden Auditzyklus für die Aufsicht bei Änderungen im Tätigkeitsumfang der Organisation überprüfen.

In den IS.IOR.205 ff. finden sich zahlreiche Einzelheiten zu Bewertung und Umgang mit Informationssicherheitsrisiken, Erkennung, Reaktion und Wiederherstellung bei Störungen sowie die Reaktion auf von der Behörde gemeldete Beanstandungen. Darüber hinaus werden Anforderungen für die Auftragsvergabe an andere Organisationen sowie an das eigene Personal formuliert. So muss der verantwortliche Manager der Organisation, der auf der Grundlage der insoweit einschlägigen Verordnungen benannt wurde, über die Befugnis verfügen, sicherzustellen, dass alle nach dieser Verordnung erforderlichen Tätigkeiten finanziert und durchgeführt werden können (IS.IOR.240).

Zudem muss sichergestellt werden, dass genügend Personal vorhanden ist, dieses über die erforderliche Kompetenz verfügt und die mit den zugewiesenen Funktionen und Aufgaben verbundene Verantwortung anerkennt und dessen Identität und Vertrauenswürdigkeit festgestellt wird. Ferner werden dort die Dokumentations- und Aufbewahrungspflichten einschließlich des zu führenden Handbuchs und der Verfahrensweise zur Sicherstellung kontinuierlicher Verbesserung geregelt.

Allerdings wird in der neuen DVO dem Umstand Rechnung getragen, dass viele der betroffenen Organisationen bzw. Behörden schon die nach den zahlreichen bisherigen dazu erlassenen EU VO und DVO geltenden Sicherheitsanforderungen erfüllen müssen. So wird die Einhaltung der in Artikel 14 der Richtlinie (EU) 2016/1148 festgelegten Anforderungen als Erfüllung der in der Verordnung festgelegten Anforderungen angesehen, wenn sie der Verordnung gleichwertig sind (Art. 5 Abs. 1).

Gleiches gilt, wenn es sich um einen Betreiber oder eine Stelle handelt, auf die in den nationalen Luftsicherheitsprogrammen der Mitgliedstaaten nach Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates Bezug genommen wird; dann gelten die in Nummer 1.7 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998 festgelegten Cybersicherheitsanforderungen als gleichwertig mit den Anforderungen dieser Verordnung.

Ausgenommen davon wird Punkt IS.IOR.230 des Anhangs II dieser Verordnung, der in jedem Fall eingehalten werden muss. Auch die vorstehend genannten Organisationen, die schon die bisherigen Regelungen zur Cybersicherheit erfüllen, müssen daher ein Meldesystem für die Informationssicherheit einrichten, das den Anforderungen der VO (EU) 376/2014 und deren delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten genügt, sofern diese Verordnung auf sie anwendbar ist.

Darüber hinaus müssen sie zudem sicherstellen, dass alle Störungen oder Schwachstellen der Informationssicherheit, die ein erhebliches Risiko für die Flugsicherheit darstellen können, ihrer zuständigen Behörde gemeldet werden.

Geltungstermine

Zur Beruhigung: die VO (EU) 2022/1645 gilt erst ab dem 16. Oktober 2025, die DVO (EU) 2023/203 sogar erst ab dem 1. Januar 2026 bzw. 22. Februar 2026, so dass den betroffenen Unternehmen

genügend Zeit zur Umsetzung bleibt. Diese Zeit wird auch auf nationaler Ebene von den Behörden benötigt.

Für die neue VO (EU) 2022/1645 und die DVO (EU) 2023/203 existieren noch keine Regelungen zur Umsetzung. Da EU Verordnungen und Durchführungsverordnungen in den Mitgliedstaaten unmittelbar gelten, bedarf es selbst dann, wenn Grundrechtseingriffe drohen, keines weiteren gesetzgeberischen Aktes zur Umsetzung. Allerdings müssen die Mitgliedstaaten die uneingeschränkte Anwendbarkeit einer EU-Verordnung durch geeignete innerstaatliche Maßnahmen gewährleisten, und vor allem bedarf es der Vorgaben für die nach nationalem Recht zuständigen Behörden.

Kollidierende nationale Bestimmungen müssen aufgehoben oder abgeändert werden, soll kein Vertragsverletzungsverfahren riskiert werden. Unionsverordnungen werden in den nationalen Gesetzen deshalb regelmäßig schon im Interesse ihres inneren Zusammenhangs und ihrer Verständlichkeit für den Adressaten zumindest in einzelnen Aspekten wiederholt. Schließlich enthalten die EU-Verordnungen reihenweise unbestimmte Rechtsbegriffe, die einer Konkretisierung bedürfen.

Änderungsbedarf dürfte deshalb insbesondere für § 9 LuftSiG bestehen, wird aber auch für § 7 LuftSiG (ZÜP) und die Luftsicherheits-Schulungsverordnung - Luft-SiSchulV - zu erwarten sein. § 7 I Nr. 2. 1. HS LuftSiG erfasst zwar sämtliches Personal, das regelmäßig Zutritt zu den Sicherheits- oder überlassenen Bereichen erhält und aufgrund seiner Tätigkeit in unmittelbarem Einfluss auf die Sicherheit des Luftverkehrs hat. Mit dem Änderungsgesetz 2017 war auch schon der unbestimmte Rechtsbegriff „unmittelbarer Einfluss auf die Sicherheit Luftverkehrs“ konkretisiert worden.

Man hatte sich dabei auf Personen konzentriert, die in Sicherheitsbereichen oder in anderen Bereichen als Sicherheitsbereichen Kontrollen, Zugangs-

kontrollen oder andere Sicherheitskontrollen durchführen oder die Verantwortung für die Durchführung dieser Kontrollen tragen. Das reicht zwar bis hin zu den Reinigungskräften, entspricht aber dennoch nur dem mit der DVO (EU) 2015/1988 in damaliger Fassung eingeräumten nationalen Gestaltungsspielraum. Schon die derzeitige Fassung bildet nicht mehr in jeder Hinsicht die mittlerweile geltenden unionsrechtlichen Regelungen ab.

Denn unionsrechtlich müssen sämtliche Personen, die gemäß dem nationalen Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt Administrator-Rechte oder unbeaufsichtigten und unbeschränkten Zugang zu den sogenannten KIKS und Daten erhalten, eine Zuverlässigkeitsprüfung (ZÜP) erfolgreich durchlaufen haben. Das Gleiche gilt für Personen, die in der erforderlichen Risikobewertung ermittelt wurden.

Derjenige, der von außerhalb dieses Standortes über das IT-Netzwerk Einfluss auf die vorgenannten Prozesse nehmen kann, benötigt nämlich keinen

physischen Zutritt mehr; die Notwendigkeit der ZÜP besteht deshalb nicht nur für Personen, die in Sicherheitsbereichen oder in anderen Bereichen Kontrollen, Zugangskontrollen oder andere Sicherheitskontrollen durchführen. Sie reicht damit über den im nationalen Recht definierten Personenkreis hinaus, zu dem sämtliche Mitarbeiter mit Zugriffsrechten auf diese Systeme und Daten gehören.

Ausgenommen ist lediglich externes Personal, das nur unregelmäßig, kurzfristig und nicht durchgängig Zugriff auf sicherheitsrelevante KIKS hat. Und das auch nur dann, wenn diese Personen durch eine zumindest gleichgestellte interne Person mit abgeschlossener Zuverlässigkeitsüberprüfung und entsprechenden IT-Qualifikationen durchgängig begleitet werden.

Die auf der Basis von § 17 II, III LuftSiG vom Bundesinnenministerium 2008 erlassene Luftsicherheits-Schulungsverordnung wurde zuletzt im Jahr 2017 angepasst und verweist noch durchgängig auf den Anhang der VO (EG) 2320/2002. Die gemäß Nr. 11.4.3. b) des

Anzeige



**KABAMBA
AEROSPACE**

Besuchen Sie uns auf kabamba.aero um zu sehen, was wir für Sie im Zusammenhang mit CFM56, PW100, PW150, PW500, JT15D und PT6A Engines tun können!

seit 31. Dezember 2021 geltenden Anhangs der DVO (EU) 2015/1998 neu geforderte und „zeitnah“ zu erfolgende Fortbildung findet sich darin noch nicht wieder. Nach § 9 Abs. 1 Satz 2 LuftSiG wird unter Verweis auf DVO (EU) 2015/1998 die Darstellung von Sicherungsmaßnahmen für Luftfahrtunternehmen in einem Luftsicherheitsprogramm gemäß Art. 13 VO (EG) 300/2008 verlangt. Die Luftsicherheitsbehörde kann Ausnahmen von der Vorlagepflicht zulassen; für Luftfahrtunternehmen, die ausschließlich Luftfahrzeuge mit einem Höchstgewicht von bis zu 5,7 Tonnen betreiben, können auch Ausnahmen von den Verpflichtungen zur Einhaltung der Sicherungsmaßnahmen zugelassen werden. Die dazu vom Luftfahrtbundesamt am 11.08.2017 im Bundesanzeiger veröffentlichte Allgemeinverfügung zur Erteilung einer Ausnahmegenehmigung von der Verpflichtung zur Vorlage von Luftsicherheitsprogrammen für Luftfahrtunternehmen, die ausschließlich Luftfahrzeuge mit einem Höchstgewicht von bis zu 5,7 Tonnen betreiben nach § 9 Absatz 1 Satz 2 LuftSiG vom 26.07.2017, wird aber an die geänderten Voraussetzungen der DVO (EU) 2023/203 anzupassen sein.

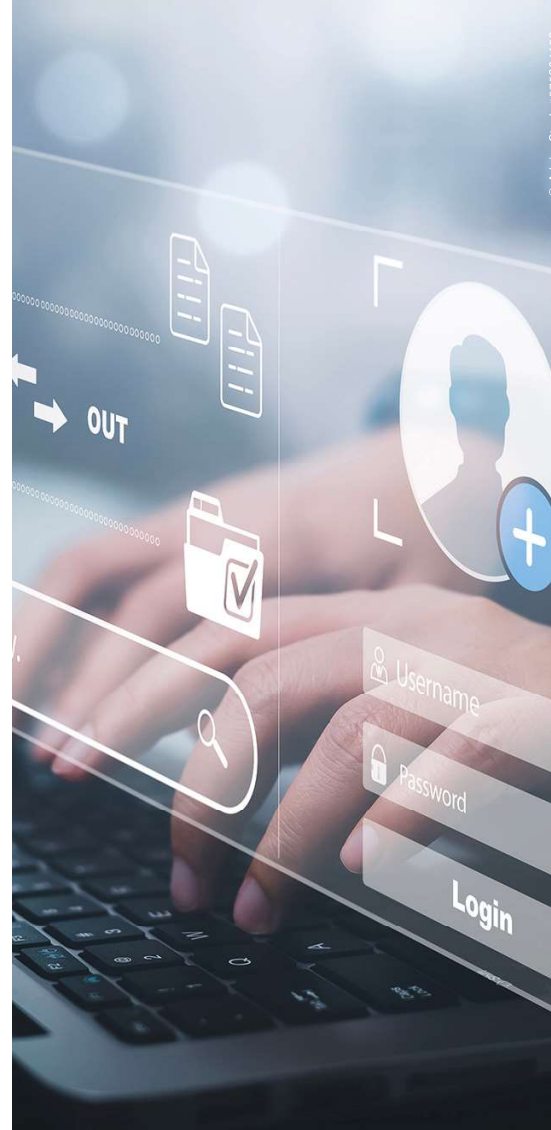
Das Bundesinnenministerium (BMD) und das Verkehrsministerium (BMDV) haben Grundsätze aufgestellt, die der Sicherstellung einer bundeseinheitlichen Umsetzung und Konkretisierung der zahlreichen unbestimmten Rechtsbegriffe des Unionsrechts dienen und in einer Anlage zum NLSP aufgeführt werden. Sie gelten für sämtliche Flughäfen mit Ausnahme derjenigen, die ausschließlich alternative Sicherheitsmaßnahmen gemäß der VO (EU) 1254/2009 durchführen und deshalb nicht zur Durchführung von Cybersicherheitsmaßnahmen verpflichtet sind. Zwar betreffen sie unmittelbar nur die Bereiche der Personen- und Gepäckkontrolle (§ 5 LuftSiG) sowie der Sicherheitsmaßnahmen der Flughafenbetreiber (§ 8 LuftSiG), da damit jedoch die Handlungs- und Umsetzungssicherheit für die erforderlichen luftsicherheitsrechtlichen Zuverlässig-

keitsüberprüfungen (ZÜP), Schulungen und Fortbildungen gewährleistet werden sollen, wirken sie sich auch auf Luftfahrtunternehmen und weitere Organisationen aus, die ihrerseits dieselben Anforderungen zu erfüllen haben. Auch diese Grundsätze werden die neuen EU-Verordnungen berücksichtigen müssen, und es wird zu entscheiden sein, ob die Zuständigkeit wie bisher bei dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI; vgl. dazu § 2 des zuletzt 2021 geänderten BSI-Gesetzes) oder beim Luftfahrt-Bundesamt liegen soll.

Fazit

Es gibt viel zu tun, und keiner der Akteure des Luftverkehrs wird umhinkommen, sich den mit zunehmender Digitalisierung ständig vergrößernden Sicherheitsrisiken zu stellen. Mag das Jahr 2026 jetzt auch noch in weiter Ferne liegen, so wird die Zeit wahrscheinlich doch wieder eng werden.

© Monika Thürmer



Sicher vom Abflug bis zur Landung

Juristische und fachliche Kompetenz für die Luftfahrt aus einer Hand



Dörner & Partner mbB
Rechtsanwälte

Sonderflughafen
Oberpfaffenhofen (EDMO)
Friedrichshafener Str. 1
82205 Gilching

T +49 89 2000 794 00
F +49 89 2000 794 09
M crew@air-law.de

 **air-law.de**