

019590/EU XXIV.GP  
Eingelangt am 08/10/09

**DE**

**DE**

**DE**



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 8.10.2009  
KOM(2009) 518 endgültig

**BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT,  
DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN  
AUSSCHUSS DER REGIONEN**

**VIERTER BERICHT ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG (EG)  
NR. 2320/2002 DER KOMMISSION ZUR FESTLEGUNG GEMEINSAMER  
VORSCHRIFTEN FÜR DIE SICHERHEIT IN DER ZIVILLUFTFAHRT**

**BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT,  
DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN  
AUSSCHUSS DER REGIONEN**

**VIERTER BERICHT ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG (EG)  
NR. 2320/2002 DER KOMMISSION ZUR FESTLEGUNG GEMEINSAMER  
VORSCHRIFTEN FÜR DIE SICHERHEIT IN DER ZIVILLUFTFAHRT<sup>1</sup>**

*Bericht über den Zeitraum 1. Januar – 31. Dezember 2008*

**1. EINLEITUNG**

Das Jahr 2008 war eine wichtige Etappe bei der Entwicklung einer effektiven Regelung für die Sicherheit der Zivilluftfahrt in der Europäischen Gemeinschaft. Es war das Jahr der Bilanz und grundlegenden Neubewertung der im Jahr 2002 nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 verabschiedeten Vorschriften, gestützt auf die fünfjährige Erfahrung mit der Anwendung und Prüfung dieser Vorschriften. Es war auch das Jahr der Intensivierung der internationalen Zusammenarbeit und der Fortsetzung der technologischen Entwicklung.

Die Neubewertung ergab, dass vieles positiv zu bewerten ist. Die wichtigsten Anforderungen der Rechtsvorschriften werden klar verstanden und im allgemeinen an den europäischen Flughäfen gut umgesetzt. Das Niveau der Einhaltung steigt nach wie vor stetig, wenn auch langsam, und mehrere Mitgliedstaaten haben mehr Ressourcen für die Überwachung der Einhaltung bereitgestellt. Andererseits war es offensichtlich, dass einige Bestimmungen angepasst werden mussten, um zu einem gemeinsamen Verständnis zu gelangen, wiederholt auftretende Mängel zu beseitigen oder sonstige Entwicklungen zu berücksichtigen. Auch bei den eigentlichen Inspektionsvorschriften sind Feinabstimmungen notwendig.

Ferner wurde die Reaktion der Gemeinschaft auf neue und sich abzeichnende Bedrohungen auf den Prüfstand gestellt, nachdem es 2006 zu einer Alarmsituation wegen Flüssigsprengstoffen gekommen war. Das Ergebnis waren intensivere Bemühungen um eine Zusammenarbeit mit Herstellern und internationalen Partnern bei der Entwicklung von Verfahren für Sicherheitskontrollen. Daraus ergaben sich auch neue Impulse für die Bestrebungen, mit Drittländern zu Vereinbarungen über Anerkennungsverfahren zu gelangen. Die EU hat durchweg ihren Willen und ihre Fähigkeit unter Beweis gestellt, einen effektiven Beitrag zur Erleichterung von Passagierbewegungen und zur Entwicklung globaler Lösungen zu leisten.

Entscheidend für den gesamten Prozess war nicht zuletzt die Anerkennung der Notwendigkeit einer größeren Transparenz. Die Beschränkungen des Zugangs zu vielen der Durchführungsbestimmungen gelten inzwischen als übertrieben, z.B. wenn sie es Bürgern unmöglich machen, sich die notwendigen Fakten zu verschaffen, um in Kenntnis der Sachlage entscheiden zu können. Daher wurden die ursprünglichen Bestimmungen umgehend umstrukturiert und Zusagen gegeben, dass künftig ein angemessener Zugang auf den verschiedenen Ebenen gewährleistet wird.

Insgesamt konnten im Jahr 2008 wesentliche Fortschritte bei der Schaffung stabiler Rahmenbedingungen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt erreicht werden. Mitgliedstaaten, Luftfahrtindustrie und Hersteller zeigten ein hohes Maß an Bereitschaft, gemeinsam

---

<sup>1</sup> ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

Lösungen für die Sicherheit zu erarbeiten und die Unannehmlichkeiten für die Fluggäste dabei so gering wie möglich zu halten. Trotzdem steht am Ende des Berichtszeitraums außer Frage, dass noch viel Arbeit zu tun bleibt.

## **TEIL 1**

### **DIE INSPEKTIONEN**

#### **1. Allgemeines**

Im Rahmen der Verordnung 2320/2002 muss die Kommission Inspektionen durchführen, um festzustellen, inwieweit die Mitgliedstaaten die Rechtsvorschriften im Bereich der Luftsicherheit einhalten. Die Schweiz ist ebenfalls in das Programm einbezogen, während Norwegen und Island auf der Grundlage identischer Vorschriften von der EFTA-Überwachungsbehörde kontrolliert werden.

Es gibt drei Arten von Inspektionen:

- Inspektionen der zuständigen nationalen Behörden,
- Flughafeninspektionen und
- Nachfassinspektionen zur Bewertung der Tätigkeiten zur Mängelbehebung.

Diese werden von einem Team der Kommission durchgeführt, dem 11 Luftsicherheitsinspektoren angehören, die mit nationalen, von den Mitgliedstaaten ernannten Inspektoren zusammenarbeiten. Eine Tabelle mit einer Übersicht aller bisherigen Inspektionen der Kommission unter Hervorhebung der Inspektionen im Jahr 2008 ist in Anhang 1 beigefügt.

#### **2. Inspektionen der zuständigen nationalen Behörden**

Jeder Mitgliedstaat muss eine Behörde benennen, die für die Koordinierung seines nationalen Luftsicherheitsprogramms und die Überwachung seiner Durchführung zuständig ist. Die Kommission führte im Jahr 2008 Inspektionen bei 9 zuständigen Behörden durch. Teil dieser Inspektionen ist die Bewertung des nationalen Luftsicherheitsprogramms, des nationalen Qualitätskontrollprogramms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt und seine Durchführung, des nationalen Programms zur Sicherheitsschulung und der Sicherheitsprogramme von Flughäfen und Luftfahrtunternehmen.

Bei 7 der 9 Behörden hatte die Kommission bereits zuvor Inspektionen durchgeführt. Bei der Runde von 2008 waren in 5 Staaten hohe Standards und in 2 Staaten annehmbare Standards festgestellt worden, in den beiden anderen Staaten war das Ergebnis nicht zufriedenstellend. In den nationalen Luftsicherheitsprogrammen waren die rechtlichen Anforderungen bis auf einige Auslassungen und veraltete Verweise im allgemeinen gut berücksichtigt. Die Bestimmungen über kleine Flughäfen, für die Ausnahmen aufgrund der Verordnung beantragt worden waren, wurden vielfach nicht in die nationalen Luftsicherheitsprogramme einbezogen, ebenso wie einige Vorschriften für Luftfracht. Angaben zur Häufigkeit der Überwachungstätigkeiten und zur Durchführung von Sicherheitsaudits im Sinne der EU-Begriffsbestimmung fehlten oft in den nationalen Luftsicherheitsprogrammen. Mehrere nationale Luftsicherheitsprogramme enthielten keine angemessenen Bestimmungen zur Schulung des allgemeinen Sicherheitsbewusstseins und zur regelmäßigen Weiterbildung.

Die meisten Mängel wurden jedoch bei den Fähigkeiten zur raschen Erkennung und Behebung von Mängeln festgestellt. Gängige Mängel, selbst in einigen der am besten abschneidenden Mitgliedstaaten, waren fehlende Sicherheitsaudits, zu wenige Tests und unzureichende Nachfassmaßnahmen. Noch schwerwiegender, aber auch seltener, war die Feststellung der Inspektoren, dass bei manchen Flughäfen während langer Perioden überhaupt

keine Inspektionen bzw. nur kurze und zu seltene Inspektionen stattgefunden hatten oder dass sich die Abhilfemaßnahmen ernsthaft verzögert hatten.

Fast alle nationalen Flughafensicherheitsprogramme waren auf dem neusten Stand und wurden von den Mitgliedstaaten überwacht. Die Überwachung der Sicherheitsprogramme von Luftfahrtunternehmen erwies sich als weniger streng, vor allem im Falle von Luftfahrtunternehmen, die außerhalb der EU eingetragen sind. Prüfungen ergaben, dass diese Programme oft nicht alle Anforderungen enthalten, selbst wenn die zuständige Behörde sie validiert hatte.

### **3. Erstinspektionen von Flughäfen**

2008 fanden 10 Erstinspektionen von Flughäfen statt, deren Ergebnisse im großen und ganzen auf der Linie früherer Inspektionen lagen. Allerdings deuten die Ergebnisse in den vier für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt allgemein als am wichtigsten geltenden Bereichen (Flughafensicherheit, Luftfahrzeugsicherheit, Fluggäste und Handgepäck, aufgegebenes Gepäck) auf einige Verbesserungen hin, auch wenn diese Beobachtung nicht völlig empirisch gestützt ist. (Jedes Jahr wird eine andere Gruppe von Flughäfen ausgewählt, so dass kein direkter Vergleich möglich ist.) Über einen längeren Zeitraum gesehen, waren von Jahr zu Jahr Verbesserungen in diesen Schlüsselbereichen zu verzeichnen, wobei das Niveau der Einhaltung von 50 % im Jahr 2004 auf 78 % im Jahr 2008 gestiegen ist.

Bei den 10 im Jahr 2008 kontrollierten Flughäfen zeigten sich die größten Schwachstellen bei der Kontrolle von Zugang und Personal. Insgesamt waren die Einhaltungsstandards der Luftfahrtunternehmen weniger robust als die der Flughäfen, wengleich zwischen 2007 und 2008 eine größere allgemeine Verbesserung festzustellen war. Zusätzliche Anstrengungen sind insbesondere bei der Kontrolle und Durchsuchung der Luftfahrzeuge sowie bei ihrem Schutz erforderlich.

Die Vorschriften betreffend Fluggäste und Handgepäck werden meistens genau eingehalten, obwohl an einigen der kontrollierten Flughäfen auch ernsthafte Mängel im Zusammenhang mit Humanfaktoren berichtet wurden. Die Einhaltung der Vorschriften betreffend die Kontrolle von aufgegebenem Gepäck erwies sich als extrem hoch – bei einem beträchtlichen Anteil der Vorschriften wurden keinerlei Mängel verzeichnet.

### **4. Nachfassinspektionen**

Im Rahmen ihrer Überwachung der Durchführungsstandards und Mängelbehebung - und praktisch immer bei Flughäfen, auf denen zuvor mehrere schwerwiegende Mängel festgestellt worden waren – führt die Kommission Nachfassinspektionen durch. Im Jahr 2008 fanden 8 solcher Inspektionen auf EU-Flughäfen statt.

Dabei stellte sich heraus, dass zum Zeitpunkt der Nachfassinspektion mehr Mängel behoben waren als in den Vorjahren. Trotzdem waren eine Reihe schwerwiegender Mängel (etwa 13 % der festgestellten) bei Rückkehr der Kommissionsinspektoren noch nicht angemessen behoben. Im allgemeinen waren die Mängel, die sich durch strukturelle Veränderungen beheben ließen, sehr effektiv behoben worden, während Mängeln im Zusammenhang mit Humanfaktoren besonders schwer beizukommen war.

### **5. Offene Fälle, Fälle nach Artikel 15 und gerichtliche Verfahren**

Zu jeder Inspektion wird eine Akte erstellt, die offen bleibt, bis die Kommission sich vergewissert hat, dass angemessene Abhilfemaßnahmen durchgeführt wurden. Diese Akte wird in der Regel auf der Grundlage von Fortschrittsberichten und Versicherungen der zuständigen Behörde geschlossen, sofern keine Nachfassinspektion für notwendig erachtet wurde. 2008 war ein besonders erfolgreiches Jahr in dieser Hinsicht: 36 Fälle konnten als

zufriedenstellend behandelt abgeschlossen werden. Insgesamt waren am Ende des Jahres noch 15 Akten von Inspektionen von zuständigen Behörden und 16 Akten von Flughafeninspektionen offen.

Artikel 15 der Verordnung 1486/2003<sup>2</sup> wird geltend gemacht, wenn der Einhaltungsmangel als so schwerwiegend angesehen wird, dass er eine ernsthafte Bedrohung der Gesamtqualität der Sicherheit der Zivilluftfahrt in der Gemeinschaft darstellt. In diesen Fällen werden alle anderen zuständigen Behörden verständigt. Ein Verfahren gemäß Artikel 15, das im Oktober 2007 eingeleitet worden war, blieb bis Juli 2008 offen, aber es kamen keine neuen Fälle hinzu.

2008 schloss die Kommission 2 Vertragsverletzungsverfahren ab, die 2007 eingeleitet worden waren, und leitete vier neue Verfahren ein, im allgemeinen wegen unzureichender Überwachung und wegen des Fehlens nationaler Prüfer. Eines dieser Verfahren konnte schon nach wenigen Monaten abgeschlossen werden, die drei übrigen waren am Ende des Jahres noch offen.

## **6. Eigene Bewertungen der Mitgliedstaaten**

Nach Artikel 6 der Verordnung 1217/2003<sup>3</sup> der Kommission haben die Mitgliedstaaten der Kommission jährlich bis Ende Februar einen Bericht über die zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen getroffenen Maßnahmen für den Zeitraum von Januar bis Dezember des Vorjahres vorzulegen. In einigen der nationalen Berichte für 2008 wurden eine zu niedrige Zahl von Manntagen vor Ort, Lücken bei der Einbeziehung aller Anforderungen, bei den Sicherheitsaudits oder unzureichende Nachfassmaßnahmen gemeldet. Wie in den Vorjahren ergaben die Berichte ein höheres Niveau der Einhaltung als die Inspektionen der Kommission, wiesen jedoch im allgemeinen die gleichen Mängel aus. Zum ersten Mal wurde bei allen eingereichten Berichten das von der Kommission vorgegebene Format eingehalten.

## **TEIL 2**

### **DIE RECHTSVORSCHRIFTEN**

#### **1. Allgemeines**

Seit Verabschiedung der Verordnung (EG) 2320/2002 hat die Kommission mit den Mitgliedstaaten und der Branche stetig zusammengearbeitet, um die Rechtsvorschriften im Bereich Luftsicherheit weiterzuentwickeln und bei Bedarf zu revidieren. 2008 war in dieser Hinsicht ein besonders arbeitsintensives Jahr, in dem bestehenden Vorschriften durch neue Elemente ergänzt oder anderweitig geändert wurden, wobei die Rechtstexte im Rahmen der grundlegenden Überprüfung des gesamten Regelwerks aufgrund der Erfahrungen aus den vergangenen fünf Jahren auch in der angemessenen Form neu gefasst wurden.

#### **2. Angenommene und vorgeschlagene Rechtsakte**

Die Entwicklungen bei den Rechtsakten im Jahr 2008 umfassten:

---

<sup>2</sup> Verordnung (EG) Nr. 1486/2003 der Kommission zur Festlegung von Verfahren für die Durchführung von Luftsicherheitsinspektionen der Kommission im Bereich der Zivilluftfahrt, ABl. L 213 vom 23.8.2003, S. 3.

<sup>3</sup> Verordnung (EG) Nr. 1217/2003 der Kommission zur Festlegung gemeinsamer Spezifikationen für nationale Qualitätskontrollprogramme für die Sicherheit der Zivilluftfahrt, ABl. L 169 vom 8.7.2003, S. 44.

- die Annahme der Verordnung (EG) Nr. 23/2008<sup>4</sup> zur Verwendung der Bildprojektion gefährlicher Gegenstände,
- die Annahme der Verordnung (EG) Nr. 358/2008<sup>5</sup> zur Aussetzung der Vorschriften über die maximale Größe des Handgepäcks,
- die Annahme der Verordnung (EG) Nr. 820/2008<sup>6</sup> und der Entscheidung (EG) Nr. 4333/2008<sup>7</sup> zur Ersetzung und Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 622/2003<sup>8</sup>,
- die Annahme der Verordnung (EG) Nr. 300/2008<sup>9</sup>, der neuen Rahmenverordnung, die die Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 nach ihrer Aufhebung im April 2010 ersetzen wird,
- die Änderung der Verordnung (EG) Nr. 820/2008, um flüssige Duty-Free-Waren, die an 6 Flughäfen in Kroatien erworben wurden, von weiteren Kontrollen auszunehmen,
- den Abschluss der Arbeiten an neuen Rechtsvorschriften zur Ersetzung der Verordnung (EG) Nr. 1217/2003 (nationale Qualitätskontrolle) und der Verordnung (EG) Nr. 1486/2003 (Kommissionsinspektionen der Mitgliedstaaten),
- den Abschluss der Arbeiten an den neuen Rechtsvorschriften der „zweiten Ebene“, die zwischen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und den geplanten neuen Durchführungsbestimmungen greifen wird<sup>10</sup>, und
- vor allem intensive Vorarbeiten für die neue detaillierte Durchführungsverordnung und die Entscheidung zur Ersetzung der Verordnung (EG) Nr. 820/2008 der Kommission und der Entscheidung (EG) Nr. 4333/2008 vom April 2010.

Die Ausarbeitung der Texte erfolgte im Rahmen von 8 Sitzungen des Ausschusses für Luftsicherheit, bei denen alle Mitgliedstaaten sowie Norwegen, Island und die Schweiz vertreten waren, 8 Sitzungen der Beratenden Gruppe der Branchenbeteiligten zur Luftsicherheit (Stakeholders' Advisory Group on Aviation Security), in der Gremien der Branche zusammenkommen, die Flughäfen, Luftfahrt- und Luftfrachtunternehmen sowie Piloten vertreten, und einer Reihe von speziellen Arbeitsgruppensitzungen, an denen sowohl die Mitgliedstaaten als auch die Branche beteiligt waren. Ferner fanden getrennte Sitzungen speziell zur Frage der Flüssigsprengstoffe statt.

### **3. Hinzufügung neuer Elemente und Änderungen**

---

<sup>4</sup> Verordnung (EG) Nr. 23/2008 der Kommission vom 11. Januar 2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 622/2003 zur Festlegung von Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen grundlegenden Normen für die Luftsicherheit, ABl. L 9 vom 12.1.2008, S. 12.

<sup>5</sup> Verordnung (EG) Nr. 358/2008 der Kommission vom 22. April 2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 622/2003 zur Festlegung von Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen grundlegenden Normen für die Luftsicherheit, ABl. L 111 vom 23.04.2008, S. 5.

<sup>6</sup> Verordnung (EG) Nr. 820/2008 der Kommission vom 8. August 2008 zur Festlegung von Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen grundlegenden Normen für die Luftsicherheit, ABl. L 221 vom 19.8.2008, S. 8.

<sup>7</sup> Nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

<sup>8</sup> Verordnung (EG) Nr. 622/2003 der Kommission zur Festlegung von Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen grundlegenden Normen für die Luftsicherheit, ABl. L 89 vom 5.4.2003, S. 9.

<sup>9</sup> Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008, ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72.

<sup>10</sup> Jetzt Verordnung (EG) Nr. 272/2009 der Kommission vom 2. April 2009 zur Ergänzung der im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegten gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit der Zivilluftfahrt, ABl. L 91 vom 3.4.2009, S. 7.

Bei den spezifischen Ergebnissen nimmt die Hinzufügung neuer Elemente in bestehenden Vorschriften im Legislativprogramm für 2008 nur relativ geringen Raum ein. Nur eine neue Verordnung, (EG) Nr. 23/2008 über die Bildprojektion gefährlicher Gegenstände (TIP), wurde Anfang des Jahres veröffentlicht, nachdem die diesbezüglichen Arbeiten im Jahr 2007 effektiv abgeschlossen werden konnten. (Das TIP ist ein System, das elektronische Bilder gefährlicher Gegenstände auf Gepäckstücke projiziert, um die Ausbildung von Personal zu unterstützen und die Konzentration des Personals bei der Arbeit zu stimulieren.)

Die Rechtsvorschriften im Bereich Luftsicherheit wurden im Berichtszeitraum durch zwei Änderungen angepasst, eine zur Streichung einer geplanten Bestimmung, die andere zur Gewährung einer neuen Ausnahme. Die Streichung in der Verordnung (EG) Nr. 358/2008 betraf die geplante Begrenzung der Größe des Handgepäcks, die im Zuge des Alarms wegen Flüssigsprengstoffen im August 2006 vereinbart worden war und dann als unnötig restriktiv bewertet wurde, während die neue Ausnahme es ermöglicht, flüssige Duty-Free-Waren, die an 6 Flughäfen in Kroatien erworben wurden, an EU-Transferpunkten zu akzeptieren, nachdem diese in den Anhang der Verordnung (EG) Nr. 820/2008 aufgenommen wurden.

#### **4. Änderungen des Regelwerks**

Nach juristischen Problemen<sup>11</sup> in Bezug auf den Zugang zu Informationen überprüfte die Kommission die einzelnen Elemente der Rechtsvorschriften im Bereich Luftsicherheit, die bis dahin dem Zugang der Öffentlichkeit entzogen waren.

Die Kommission beschloss, eine neue Verordnung im Amtsblatt zu veröffentlichen, um der Öffentlichkeit den Zugang insbesondere zu Einzelheiten über verbotene Gegenstände zu erleichtern.

#### **5. Neue Rahmenverordnung und Durchführungsvorschriften**

Die Arbeiten in diesem Bereich der Entwicklung der Rechtsvorschriften war für die Mitgliedstaaten, die Industrie und die Kommission mit dem größten Zeitaufwand und den größten Anstrengungen verbunden. Die neue Rahmenverordnung (EG) Nr. 300/2008, die im April 2010 die Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 ersetzen und aufheben wird, wurde im März 2008 veröffentlicht. Die Arbeiten an der zweiten und dritten Ebene der Durchführungsvorschriften und an neuen Texten zu den Inspektionen waren Ende des Jahres weit fortgeschritten.

Auf der zweiten Ebene<sup>12</sup> wird der Rahmen entwickelt, unter anderem durch Listen von Kontrolltechniken, die bei Fluggästen, Gepäck oder Fracht eingesetzt werden dürfen, Kategorien verbotener Gegenstände und Kriterien für den Abschluss von Vereinbarungen mit Drittländern. Angesichts der positiven Ergebnisse von Tests (siehe Teil 3) hatte die Kommission ursprünglich vorgeschlagen, Vorschriften aufzunehmen, die den Einsatz von Körperscannern, ermöglichen – im Rahmen noch festzulegender Parameter. Das Europäische Parlament war jedoch der Auffassung, dass zuvor eine Reihe von Fragen im Zusammenhang mit den Menschenrechten, Gesundheit, und Datenschutz gelöst werden müssen. Die Kommission änderte daraufhin den Entwurf und zog diese Möglichkeit bis zum Vorliegen der Ergebnisse weiterer Studien zurück.

Auf der dritten Ebene werden die Details der Durchführungsbestimmungen formuliert und Fragen der Überregulierung durch einige Teile der derzeitigen Rechtsvorschriften sowie Sicherheitslücken in anderen Vorschriften behandelt. Erörtert wurden unter anderem

---

<sup>11</sup> EuGH, Rechtssache C-345/06, so genannte Rechtssache „Heinrich“.

<sup>12</sup> Siehe Fußnote 10.



mögliche Änderungen bei den Anforderungen für Durchsuchung und Kontrolle der Luftfahrzeuge, die Aufhebung der Verpflichtung aller Luftfahrtunternehmen zur Vorlage von Sicherheitsprogrammen zwecks Genehmigung durch die Mitgliedstaaten, die Aufstellung einer aktualisierten und international abgestimmten Liste verbotener Gegenstände, die Entwicklung präziserer Vorschriften für Catering- und Reinigungslieferungen sowie die Entwicklung von Konzepten für die Einstellung und Ausbildung von Personal.

### **TEIL 3**

#### **TESTS, STUDIEN, PILOTPROJEKTE**

##### **1. Tests**

Die Mitgliedstaaten können jederzeit Tests mit neuen Ausrüstungen und Verfahren durchführen, wenn diese in Verbindung mit den geltenden Rechtsanforderungen stattfinden. Erfordern die Tests die Ersetzung dieser Anforderungen durch neue technische Verfahren oder Prozesse, muss vorab die Genehmigung der Kommission eingeholt werden und der Test muss auf maximal 30 Monate begrenzt sein.

Einige Tests fanden 2008 statt. Dabei ging es unter anderem um den Einsatz von Körperscannern (Millimeterwellen- und Backscatter-Technik) für die Kontrolle von Personal und Fluggästen sowie den Einsatz von Spürhunden bei der Kontrolle des aufgegebenen Gepäcks und der Fracht. Auch wurden Studien zur Effektivität der Kontrolle von Laptop-Computern im Handgepäck durchgeführt, abweichend von der geltenden Anforderung, diese Geräte aus dem Handgepäck herauszunehmen.

Aufgrund der Ergebnisse der Tests mit Spürhunden vereinbarten die Kommission und die Mitgliedstaaten, die Rechtsvorschriften im Hinblick auf deren Einsatz weiterzuentwickeln. Die Tests mit Laptops wurden vorübergehend eingestellt, da ihre Ergebnisse nicht schlüssig waren.

##### **2. Studien**

Zwei im Namen der Kommission durchgeführte Studien wurden im Berichtszeitraum abgeschlossen: eine über den Einsatz von Spürhunden bei der Kontrolle von Fluggästen und Fracht, die andere über Humanfaktoren, die sich auf die Qualität von Sicherheitskontrollen auswirken. Die entsprechenden Empfehlungen führten dazu, dass dem Kapitel „Ausbildung“ im Entwurf der neuen Rechtsvorschrift eine Reihe von Bestimmungen hinzugefügt wurden, außerdem wurden die Empfehlungen in Arbeitsgruppen über künftige Vorschriften für den Einsatz von Hunden erörtert.

##### **3. Pilotprojekte**

Die Kommission konnte die Arbeiten an ihrer Pilotstudie zu einer Frachtdatenbank abschließen, die zur Sicherheit von Luftfrachtbewegungen beitragen soll. Das Pilotprojekt wird als erfolgreich angesehen, und es wurde ein Projekt zur Entwicklung einer verbindlich zu nutzenden Datenbank auf den Weg gebracht, das bei der Kommission durchgeführt und von ihr verwaltet werden soll.

### **TEIL 4**

#### **DIALOG MIT INTERNATIONALEN GREMIEN UND DRITTLÄNDERN**

##### **1. Allgemeines**

Die Kommission nimmt regelmäßig an Diskussionen zur Luftsicherheit im Rahmen internationaler Gremien sowie mit Drittländern auf bilateraler und multilateraler Ebene teil.

Hier bietet sich die Gelegenheit, bewährte Praktiken auszutauschen, Erfahrungen zu bündeln und globale Lösungen für Sicherheitsprobleme zu entwickeln.

## **2. Internationale Gremien**

Die Kommission beteiligt sich regelmäßig an Sitzungen des AVSEC-Ausschusses der Internationalen Zivilluftfahrt (ICAO), sie legt dort Unterlagen vor und arbeitet eng mit anderen Mitgliedern bei der Entwicklung von Strategien zusammen, wobei das Problem der Flüssigkeiten derzeit im Mittelpunkt steht. Die Kommission hat auch mit einigen Drittländern – vor allem USA, Kanada und Australien – zusammengearbeitet, um bei der ICAO gemeinsame Standpunkte zu vertreten oder gemeinsame Papiere vorzulegen. Auf bilateraler Ebene konnte die Gemeinschaft mit der ICAO eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit bei Inspektionen erzielen, um den Aufwand an ICAO-Inspektionen in Europa zu verringern, die bereits durch nationale und kommissionseigene Inspektionsprogramme abgedeckt sind.

Auch die Zusammenarbeit mit der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) verläuft gut, die Kommission beteiligt sich an Sitzungen der technischen Task Force und der Ausbildungs-Task Force der ECAC. Ergebnisse aus diesen Gruppen wurden nach weiterer Erörterung im Regelungsausschuss in die Entwürfe von Rechtsvorschriften und in den Fahrplan „Flüssigkeiten“ aufgenommen.

## **3. Drittländer**

Die anderen bilateralen Anstrengungen mit Drittländern fallen im wesentlichen in zwei Kategorien: Arbeiten zu künftigen Vereinbarungen zur „One-Stop-Sicherheit“ und Vorarbeiten zu Ausnahmen bei Flüssigkeiten. Bei den Arbeiten im Bereich der Vereinbarungen zur „One-Stop-Sicherheit“ sind mit den USA bei weitem die größten Fortschritte zu verzeichnen, die ähnlich hohe Sicherheitsstandards anwenden wie die EU. Im Jahr 2008 wurde eine Kooperationsgruppe EU-USA eingesetzt, um die diesbezüglichen Fragen zu erörtern und einen ausführlichen Vergleich zwischen den beiderseits des Atlantiks angewendeten Maßnahmen anzustellen. Es gibt nur wenige nennenswerte Unterschiede, und die Mitgliedstaaten haben großes Interesse an einer Vereinbarung signalisiert. Ein Protokoll über gegenseitige Flughafeninspektionen ist bereits in Kraft: 12 nationale Prüfer aus EU-Mitgliedstaaten wurden von der zuständigen Behörde (Transport Security Administration - TSA) ausgebildet, um als Beobachter an ihren Inspektionen teilzunehmen, und TSA-Inspektoren haben unter gleichen Bedingungen an den Inspektionen der Kommission teilgenommen.

Die Kommission war auch bemüht, Fortschritte bei Vereinbarungen über flüssige Duty-Free-Waren zu erzielen und konnte eine Ausnahme für auf kroatischen Flughäfen erworbene Duty-Free-Artikel vorschlagen, wie oben bereits ausgeführt. Gewisse Fortschritte waren auch bei anderen Drittländern möglich, aber kein anderes von ihnen erfüllte alle Voraussetzungen, um vor Ende 2008 eine Inspektion anzusetzen.

## **TEIL 5**

### **FINANZIERUNG DER LUFTSICHERHEIT**

Die Finanzierung der Luftsicherheit kam bei den Erörterungen von Maßnahmen im Bereich der Luftsicherheit regelmäßig zur Sprache. Die Mitgliedstaaten sind allgemein der Auffassung, dass die Industrie die Kosten tragen sollte und sie eventuell an die Fluggäste weitergeben könnte, während die Industrie und einige MEP einen stärkere staatliche Beteiligung fordern. Im Zuge der Verabschiedung der neuen Rahmenverordnung (EG)

Nr. 300/2008 erarbeitete die Kommission einen Bericht<sup>13</sup> zu dieser Frage. Er soll die Leitsätze liefern, die als Grundlage für eine mögliche künftige Rechtsetzungsinitiative dienen könnten.

## **TEIL 6**

### **KÜNFTIGE ARBEITEN**

Im Arbeitsprogramm der Kommission für 2009 ist unter anderem Folgendes vorgesehen:

- Fertigstellung der neuen Durchführungsvorschriften
- Suche nach besseren Lösungen bezüglich der Bedrohung durch Flüssigsprengstoffe
- Fortschritte bei den Vereinbarungen zur „One-Stop-Sicherheit“ im Verkehr mit Drittländern
- Fortführung des Inspektionsprogramms (einschließlich Teilnahme als Beobachter an einigen Inspektionen in den USA)
- Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Verbesserung und Harmonisierung nationaler Qualitätskontrollprogramme
- Auswertung der Ergebnisse von Studien und
- Überlegungen zu dem am besten geeigneten Finanzierungskonzept für die Luftsicherheit

### **FAZIT**

Trotz umfangreicher Entwicklungen bei den Rechtsvorschriften im Jahr 2008 erfolgten in diesem Bereich nur wenige Änderungen. Die Mitgliedstaaten hatten so die Möglichkeit, die Fortschritte der Vorjahre zu konsolidieren, insbesondere bei den neueren Vorschriften, z.B. im Frachtbereich. Parallel dazu konnte die Kommission aufgrund übereinstimmender Inspektionsergebnisse Schwachpunkte genau feststellen und ihre Ursachen analysieren. Infolgedessen konnte sie die erforderlichen neuen Rechtsvorschriften vorschlagen oder Bereiche für weitere Studien oder Forschungen ausweisen. Bei den Aufgaben im Bereich der Rechtsetzung zeichneten sich die Verbesserung der Transparenz, die Kommunikation mit der Öffentlichkeit und die Schaffung von Gelegenheiten für Diskussionen als Schwerpunkte ab. Erfreulicherweise wurden die Arbeiten in ihrem Verlauf nicht durch größere neue Terroranschläge auf europäische Flughäfen oder die Entdeckung neuer terroristischer Techniken, die eine Bedrohung für die Zivilluftfahrt darstellen könnten, unterbrochen.

Die Anstrengungen zur Bekämpfung der potenziellen Bedrohung durch Flüssigsprengstoffe haben auch eine Stärkung der internationalen Zusammenarbeit und der Verbindungen zu den Herstellern bewirkt. Damit sollte es möglich sein, für die Passagiere transkontinentaler Flüge eine lückenlosere Luftsicherheit zu gewährleisten und die Gesetzgeber für künftige technologische Möglichkeiten zu sensibilisieren.

Insgesamt war 2008 ein Jahr intensiver Arbeitstätigkeiten und großer Fortschritte. In diesem Jahr konnten im Bereich Luftsicherheit die Grundlagen für die Vorschriften des kommenden Jahrzehnts gelegt werden.

---

<sup>13</sup> KOM(2009) 30 endgültig vom 2.2.2009.

**ANHANG**  
**Kommissionsinspektionen nach Mitgliedstaat, Stand 31.12.2008**

Mitgliedstaat	Zahl der Inspektionen 01/2008 - 12/2008 (einschl. Nachfassinspektionen)	Gesamtzahl der Inspektionen 2004 - 2008 (einschl. Nachfassinspektionen)
Österreich	0	6
Belgien	2	6
Bulgarien	1	2
Zypern	0	4
Tschechische Republik	1	4
Dänemark	1	6
Estland	0	3
Finnland	2	6
Frankreich	1	8
Deutschland	2	10
Griechenland	1	9
Ungarn	1	3
Irland	0	5
Italien	2	9
Lettland	0	3
Litauen	0	3
Luxemburg	0	4
Malta	0	2
Niederlande	2	6
Polen	1	6
Portugal	2	5
Rumänien	1	2
Slowakei	0	3
Slowenien	1	7

Spanien	1	4
Schweden	1	6
Vereinigtes Königreich	3	10
Schweiz <sup>14</sup>	1	2
<b>INSGESAMT</b>	<b>27</b>	<b>144</b>

**Inspektionen der EFTA-Überwachungsbehörde, Stand 31.12.2008**

<b>EWR/EFTA-Staat</b>	<b>Zahl der Inspektionen 01/2008 - 12/2008 (einschl. Nachfassinspektionen)</b>	<b>Gesamtzahl der Inspektionen 2004 - 2008 (einschl. Nachfassinspektionen)</b>
Island	1	5
Norwegen	4	23
<b>INSGESAMT</b>	<b>5</b>	<b>28</b>

---

<sup>14</sup> Die Kommission ist aufgrund eines bilateralen Abkommens EU-Schweiz befugt, Inspektionen in der Schweiz durchzuführen.