

042726/EU XXIV.GP
Eingelangt am 10/12/10

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 10.12.2010
KOM(2010) 725 endgültig

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

**FÜNFTER 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 DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT,
DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN
AUSSCHUSS DER REGIONEN**

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

Bericht über den Zeitraum 1. Januar – 31. Dezember 2009

EINFÜHRUNG

2009 war für das Gebiet der Sicherheit der Luftfahrt in der EU ein Jahr der Konsolidierung. Die Kommission arbeitete das ganze Jahr über stetig gemeinsam mit den Mitgliedstaaten und der Luftverkehrsbranche an der endgültigen Ausgestaltung des neuen Pakets mit Durchführungsbestimmungen zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008¹. Der Wissenschaftssektor und die Hersteller konzentrierten sich auf die Entwicklung von Technologien, die es den Fluggästen erlauben, Flüssigkeiten mit an Bord von Luftfahrzeugen zu nehmen. Das Europäische Parlament setzte die sorgfältige Prüfung sämtlicher Aspekte des möglichen Einsatzes von Sicherheitsscannern auf europäischen Flughäfen fort. Im weiteren Umfeld wurden regelmäßige Unterredungen mit internationalen Organisationen geführt, um globale Lösungen für gemeinsame Probleme zu finden.

Erst gegen Ende des Jahres wurde die Aufmerksamkeit durch den Zwischenfall beim Flug Nr. 253 der Northwest Airlines von Amsterdam-Schiphol nach Detroit gezwungenermaßen auf eine neue Bedrohung gelenkt. So hat sich erneut gezeigt, dass extremistische Gruppen die Zivilluftfahrt nach wie vor als attraktives Ziel betrachten und weiterhin versuchen werden, der Aufspürung durch die bestehenden Techniken zu entgehen. Dadurch wurde – soweit das überhaupt noch notwendig war – die grundlegende Bedeutung der von der Kommission und ihren Partnern zum Schutz der Reisenden und der europäischen Luftverkehrsbranche insgesamt geleisteten Arbeit erneut unterstrichen.

TEIL I

INSPEKTIONEN

1. ALLGEMEINES

Die Kommission ist aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 zur Durchführung von Inspektionen der für die Luftsicherheit zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten verpflichtet. Die Schweiz ist ebenfalls in das Gemeinschaftsprogramm einbezogen, während Norwegen und Island auf der Grundlage paralleler Vorschriften von der EFTA-Überwachungsbehörde kontrolliert werden. Zur Durchführung dieser Inspektionen verfügt die Kommission über ein

¹ ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72.

Team, dem 11 Luftsicherheitsinspektoren angehören, die von nationalen, von den Mitgliedstaaten ernannten Inspektoren unterstützt werden. An den Inspektionen im Jahr 2009 waren 50 dieser nationalen Inspektoren beteiligt. Im Anhang ist eine Tabelle mit einer zusammenfassenden Aufstellung sämtlicher Inspektionen der Kommission und der EFTA-Überwachungsbehörde beigefügt.

2. INSPEKTIONEN DER ZUSTÄNDIGEN NATIONALEN BEHÖRDEN

Die Kommission überwachte 2009 neun zuständige Behörden, die ausnahmslos bereits zuvor Gegenstand von Inspektionen der Kommission waren. Die in den nationalen Qualitätskontrollprogrammen festgestellten Unzulänglichkeiten entsprachen den bereits in den vergangenen Jahren festgestellten Mustern.

In Bezug auf die Durchführung der Maßnahmen wurden in einigen Mitgliedstaaten weiterhin Belege für die mangelnde Fähigkeit zur raschen Erkennung und Behebung von Mängeln gefunden. Einige Mitgliedstaaten hatten es versäumt, bei der Überwachung alle rechtlichen Aspekte abzudecken, und auf vielen Flughäfen wurden über lange Zeiträume keine Inspektionen durchgeführt. Folgemaßnahmen waren teils unzureichend, teils unterblieben sie völlig, und in zahlreichen Fällen wurden die ermittelten Unzulänglichkeiten nur mit erheblichen Verzögerungen behoben. Sämtliche Mitgliedstaaten verfügen über die Möglichkeit zur Verhängung von Sanktionen, die jedoch teilweise zu mild waren oder nicht in geeigneter Weise eingesetzt wurden, um abschreckend zu wirken. Eine zuständige Behörde hatte ihr nationales Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt noch immer nicht mit den neuesten Entwicklungen des EU-Rechts in Einklang gebracht und musste die betriebliche Umsetzung der Vorschriften noch von der Verwaltung des Qualitätskontrollprogramms trennen, obwohl diese Problematik von der Kommission bereits zuvor als schwerwiegende Unzulänglichkeit ermittelt worden war. Besonders besorgniserregend ist, dass eine andere Behörde ihre aufgrund des Befunds der vorherigen Kommissionsinspektion schriftlich gegebene Zusage, die Mittel für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften aufzustocken, nicht eingehalten hat.

3. ERSTINSPEKTIONEN VON FLUGHÄFEN

2009 wurden insgesamt 19 Erstinspektionen von Flughäfen durchgeführt – fast doppelt so viele wie im Jahr 2008. Die Inspektionen erstreckten sich auf sämtliche Kapitel (allerdings nicht bei jeder Inspektion). Der Anteil der ordnungsgemäßen Maßnahmen in Kernbereichen stieg erneut leicht auf nahezu 85 % an. Die ermittelten Unzulänglichkeiten fanden sich im Wesentlichen auf den gleichen Gebieten wie bei den vorherigen Inspektionen und gingen häufig auf menschliches Versagen zurück.

Die problematischsten Bereiche bei den 2009 überprüften Flughäfen betrafen die Qualität der Personalkontrolle, die Bestimmungen zur Verwendung verbotener Gegenstände durch das Personal und die Durchführung der Frachtsicherheitsvorschriften. Beispielsweise wurden Mitarbeiter vor der Kontrolle nicht immer zum Ablegen ihrer Jacke angehalten, und bei der Durchsuchung von Hand wurde bei Mitarbeitern nicht die gleiche Methodik verfolgt wie bei Passagieren. Einige Flughäfen haben es auch versäumt, angemessene Verfahren zur Identifizierung derjenigen Mitarbeiter einzurichten, die offiziell berechtigt sind, in Sicherheitsbereichen verbotene Gegenstände mitzuführen. Bei allen sieben Inspektionen, die sich auf die Frachtsicherheit erstreckten, wurde eine Reihe von Problembereichen deutlich, z. B. schwache Sicherheitsprogramme oder Auswahl einer für die Art der Sendung nicht

optimalen Kontrollmethode. Andere verbreitete Unzulänglichkeiten betrafen die Vorschriften zur Mitnahme von Flüssigkeiten in den Sicherheitsbereich (wie etwa die Verwendung manipulationssicherer Plastiktaschen), unvollständiger Schutz im Gepäcksortierbereich, Durchsuchung von Fahrzeugen und technische Normen für Ausrüstungen.

Die Vorschriften betreffend Fluggäste und Handgepäck wurden meistens genau eingehalten, obwohl mitunter die Quoten für fortlaufende Stichprobenkontrollen nicht beachtet wurden und/oder die Qualität der Durchsuchung der Fluggäste von Hand nicht absolut zufriedenstellend war. Die Einhaltung der Vorschriften zur Kontrolle von aufgegebenem Gepäck erwies sich als extrem hoch, jedoch wurden an einem Ort Hunde zur Kontrolle von aufgegebenem Gepäck eingesetzt, obwohl dies nach den damals geltenden Rechtsvorschriften nicht zulässig war².

In Bezug auf den Zugang zu Bordverpflegungs- und Reinigungsbereichen waren gewisse Schwierigkeiten zu verzeichnen. Auf Seiten der Luftverkehrsunternehmen sind die größten zusätzlichen Anstrengungen bei der Kontrolle und Durchsuchung der Luftfahrzeuge sowie dem Umgang mit nachgesandtem Gepäck („Rush Baggage“) erforderlich.

4. NACHFASSINSPEKTIONEN

Die Kommission führt routinemäßig eine Reihe von Nachfassinspektionen durch. Wurden bei der Erstinspektion mehrere ernsthafte Unzulänglichkeiten festgestellt, so wird auf jeden Fall ein zweiter Besuchstermin angesetzt. Im Lauf des Jahres 2009 wurden vier entsprechende Maßnahmen als notwendig erachtet; als Fazit ergab sich dabei jedes Mal, dass die meisten, aber nicht alle festgehaltenen Unzulänglichkeiten behoben worden waren.

5. OFFENE FÄLLE, FÄLLE NACH ARTIKEL 15 UND GERICHTLICHE VERFAHREN

Die Inspektionsakten bleiben offen, bis die Kommission sich vergewissert hat, dass angemessene Abhilfemaßnahmen durchgeführt wurden. Im Laufe des Jahres 2009 wurden 20 Akten (14 zu Flughäfen und 6 zu zuständigen Behörden) abgeschlossen. Insgesamt waren am Ende des Jahres noch 17 Akten von Inspektionen zuständiger Behörden und 20 Akten von Flughafeninspektionen offen.

Werden die auf einem Flughafen festgestellten Mängel als so schwerwiegend erachtet, dass erhebliche Auswirkungen auf das Gesamtniveau der Sicherheit der Zivilluftfahrt in der Gemeinschaft zu befürchten sind, so leitet die Kommission das Verfahren nach Artikel 15 der Verordnung 1486/2003³ ein. Das bedeutet, dass alle anderen zuständigen Behörden über die Situation unterrichtet werden und zusätzliche Maßnahmen in Bezug auf die von diesem

² Seither wurden detaillierte Bestimmungen zum Einsatz von Hunden bei der Kontrolle von aufgegebenem Gepäck erarbeitet und in die Verordnung (EU) Nr. 573/2010 vom 30. Juni 2010, ABl. L 166 vom 1.7.2010, S. 1, sowie in den Beschluss 2010/3572/EU aufgenommen, der allen Mitgliedstaaten übermittelt, aber nicht im Amtsblatt veröffentlicht wurde.

³ Verordnung (EG) Nr. 1486/2003 der Kommission vom 22. August 2003 zur Festlegung von Verfahren für die Durchführung von Luftsicherheitsinspektionen der Kommission im Bereich der Zivilluftfahrt, ABl. L 213 vom 23.8.2003, S. 3. Inzwischen aufgehoben und ersetzt durch die Verordnung (EU) Nr. 72/2010 der Kommission vom 26. Januar 2010 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008, ABl. L 23 vom 27.1.2010, S. 1.

Flughafen abgehenden Flüge in Betracht zu ziehen sind. Anfang 2009 waren keine Fälle nach Artikel 15 offen, und im Laufe des Jahres wurden keine neuen Fälle eingeleitet.

In den schwerwiegendsten Fällen, bei anhaltender Unterlassung von Abhilfemaßnahmen oder dem wiederholten Auftreten von Mängeln besteht die andere Sanktionsmöglichkeit in der Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren. Die Kommission hat 2009 ein Vertragsverletzungsverfahren abgeschlossen, nachdem die wesentlichen Probleme, die auf Ressourcenmangel und mangelnde Durchsetzung zurückgingen, mit vierzehnmonatiger Verzögerung behoben waren. Der betreffende Mitgliedstaat hat neue Verwaltungsvorkehrungen getroffen und zusätzliche Inspektoren benannt. Im Laufe des Jahres wurde ein neues Vertragsverletzungsverfahren gegen einen Mitgliedstaat eingeleitet, der es entgegen der nach Feststellung eines Mangels bei einer vorherigen Inspektion gegebenen Zusage versäumt hatte, die Ressourcen aufzustocken und die Überwachungstätigkeiten zu intensivieren. Insgesamt waren Ende 2009 drei Vertragsverletzungsverfahren anhängig.

6. EIGENE BEWERTUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN

Nach Artikel 6 der Verordnung 1217/2003 der Kommission⁴ 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. Die Berichte für 2009 wurden alle rechtzeitig und unter Einhaltung des von der Kommission vorgegebenen Formats eingereicht. Die festgestellten Mängel bezogen sich auf eine zu niedrige Zahl von Manntagen vor Ort, Lücken bei der Einbeziehung aller Anforderungen, unzureichende Nachfassmaßnahmen und die Nichtanwendung verfügbarer Durchsetzungsmittel.

Die Harmonisierung der in der EU bestehenden Systeme zur Überwachung der Einhaltung der Verpflichtungen hat sich seit Beginn des Programms im Jahr 2003 als schwierig erwiesen. Grund hierfür sind unterschiedliche Auffassungen der einzelnen Mitgliedstaaten von den Bedingungen, der Entwicklung von Methoden und den Anforderungen an die Berichterstattung. Die Situation hat sich im Lauf der Zeit gebessert, weitere Verbesserungen sind jedoch möglich. Eine Reihe von Diskrepanzen zwischen den im Rahmen der nationalen Überwachung der Einhaltung der Vorschriften festgehaltenen Ergebnissen und den bei den Kommissionsinspektionen gewonnenen Erkenntnissen gehen auf mangelnde Harmonisierung zurück, wobei die Inspektionen oftmals auf ein niedrigeres Niveau der Einhaltung hinweisen, als die nationalen Berichte nahelegen würden.

7. ICAO-AUDIT DER KOMMISSION

2009 führte die ICAO erstmals ein Audit der Kommission als EU-Überwachungsorgan durch und legte daraufhin einen sehr positiven Bericht vor, in dem keine Änderungen empfohlen wurden. Die Ergebnisse dieser Inspektion erleichterten eine Verringerung der

⁴ Verordnung (EG) Nr. 1217/2003 der Kommission vom 4. Juli 2003 zur Festlegung gemeinsamer Spezifikationen für nationale Qualitätskontrollprogramme für die Sicherheit der Zivilluftfahrt, ABl. L 169 vom 8.7.2003, S. 44. Inzwischen aufgehoben und ersetzt durch die Verordnung (EU) Nr. 18/2010 der Kommission vom 8. Januar 2010 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008, ABl. L 7 vom 12.1.2010, S. 3.

Überwachungstätigkeiten der ICAO auf den Flughäfen der EU, deren Erfassung durch das europäische Programm ausreichend erschien.

TEIL II

RECHTSVORSCHRIFTEN

1. ALLGEMEINES

2009 wurden wenig neue Rechtsvorschriften zur Sicherheit der Zivilluftfahrt veröffentlicht, aber im Hinblick auf die Einhaltung der Frist April 2010 erhebliche Arbeit zur Vorbereitung des neuen Pakets geleistet. Daneben wurde die Arbeit an neuen Regeln zur Kontrolle von Flüssigkeiten, zum Einsatz von Hunden bei Luftsicherheitskontrollen und die Nutzung von Metalldetektoren zur Kontrolle bestimmter Spezialfrachten aufgenommen.

2. NEU VERABSCHIEDETE RECHTSVORSCHRIFTEN

2009 verabschiedete neue Rechtsvorschriften:

- Verordnung (EG) Nr. 272/2009⁵ zur Ergänzung der gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit der Zivilluftfahrt in der Rahmenverordnung sowie
- Verordnung (EU) Nr. 1254/2009⁶ zur Festlegung der Bedingungen, unter denen die Mitgliedstaaten von den gemeinsamen Grundnormen für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt abweichen und alternative Sicherheitsmaßnahmen treffen können.

Die Ausarbeitung dieser Texte erfolgte im Rahmen von 8 Sitzungen des Ausschusses für Luftsicherheit, 8 Sitzungen der Beratenden Gruppe der Branchenbeteiligten zur Luftsicherheit (Stakeholders' Advisory Group on Aviation Security) und einer Reihe von speziellen Arbeitsgruppensitzungen, an denen sowohl die Mitgliedstaaten als auch die Branche beteiligt waren.

- Die Verordnung (EG) Nr. 272/2009 stellt die „zweite Ebene“ des Legislativpakets dar und ergänzt die Verordnung (EG) Nr. 300/2008. Sie umreißt die Bereiche, in denen Durchführungsvorschriften entwickelt werden können, und enthält diesbezüglich beispielsweise eine Auflistung der verschiedenen Arten der für Fluggäste, Gepäck und Fracht zulässigen Kontrolltechnologien, ohne jedoch Einzelheiten zu deren Einsatz festzulegen.

⁵ 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.

⁶ Verordnung (EU) Nr. 1254/2009 der Kommission vom 18. Dezember 2009 zur Festlegung der Bedingungen, unter denen die Mitgliedstaaten von den gemeinsamen Grundnormen für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt abweichen und alternative Sicherheitsmaßnahmen treffen können, ABl. L 338 vom 19.12.2009, S. 17.

- Die Verordnung (EU) Nr. 1254/2009 behandelt einen spezifischen Aspekt der Luftsicherheit – die Betriebsformen, die die Mitgliedstaaten von den ansonsten geltenden Regeln ausnehmen können, da sie ein geringeres Risiko darstellen. Hierzu gehören beispielsweise auch sehr kleine Luftfahrzeuge. Für diese Fälle müssen andere, nationale Regeln gelten, die der Kommission zu notifizieren sind.

3. VERABSCHIEDETE ÄNDERUNGSVORSCHRIFTEN

Während des von diesem Bericht abgedeckten Zeitraums wurden die von der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 abhängigen Rechtsvorschriften zur Sicherheit der Zivilluftfahrt durch eine Änderungsvorschrift⁷ angepasst. Betroffen waren Ausnahmen in Bezug auf flüssige Duty-Free-Waren für Südkorea, wengleich die Anpassung letztlich nicht allgemein durchgeführt wurde. Aufgrund der Schwierigkeiten bei anderen verbundenen Verhandlungen mit Südkorea wurden die für diesen Staat zugelassenen Ausnahmen auf Empfehlung der Kommission auf vielen EU-Flughäfen nicht in Kraft gesetzt.

4. NEUER RECHTSRAHMEN UND ENTWÜRFE FÜR DURCHFÜHRUNGSVORSCHRIFTEN

Die größten Anstrengungen der Kommission und der Mitgliedstaaten konzentrierten sich 2009 auf die detaillierte Ausgestaltung des Pakets mit Durchführungsbestimmungen und die neuen Verordnungen zur Inspektion und Qualitätskontrolle. Der Regelungsausschuss hatte bis Ende des Jahres beide Texte befürwortet, und das größere Paket mit Durchführungsbestimmungen lag als fast vollständiger Entwurf vor, der bereits wie geplant unterteilt war in einen Verordnungsentwurf⁸ mit zur Veröffentlichung bestimmten Informationen und einen Entwurf für einen Beschluss⁹, der die sensibleren Daten enthält.

5. BESTIMMUNGEN ZUR FINANZIERUNG

Die Kommission hat gemäß Artikel 22 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 im Februar 2009 einen Bericht¹⁰ zur Finanzierung der Luftsicherheit vorgelegt. Die Kommission hat daraufhin einen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Luftsicherheitsentgelte¹¹ vorgelegt, worin die von den Flughafenbetreibern bei der Festlegung ihrer Luftsicherheitsentgelte einzuhaltenden Grundsätze festgelegt sind. Hierzu gehören die diskriminierungsfreie Behandlung von Unternehmen und von Fluggästen, Konsultationen zwischen dem Flughafenmanagement und Luftverkehrsunternehmen, Transparenz, Kostenbezug und die Benennung einer Aufsichtsbehörde.

⁷ Verordnung (EG) Nr. 483/2009 der Kommission vom 9. Juni 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 820/2008 zur Festlegung von Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen grundlegenden Normen für die Luftsicherheit, ABl. L 145 vom 10.6.2009, S. 23.

⁸ Seither veröffentlicht als Verordnung (EU) Nr. 185/2010 der Kommission vom 4. März 2010 zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit, ABl. L 55 vom 5.3.2010, S. 1.

⁹ Verabschiedet als Beschluss Nr. 2010/774/EU und am 13.4.2010 allen Mitgliedstaaten zugeleitet. Nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

¹⁰ KOM(2009) 30 endg. vom 2.2.2009.

¹¹ KOM(2009) 217 vom 11. Mai 2009.

TEIL III

TESTS UND STUDIEN

1. TESTS

Ein Test im Sinne der EU-Vorschriften für den Bereich der Luftsicherheit wird durchgeführt, wenn ein Mitgliedstaat mit der Kommission vereinbart, ein bestimmtes Instrument oder eine Methode, das bzw. die im bestehenden Recht nicht anerkannt ist, für einen begrenzten Zeitraum als Ersatz für eine anerkannte Sicherheitskontrolle zu verwenden. Nimmt ein Mitgliedstaat oder eine andere Stelle eine Bewertung einer neuen Sicherheitskontrolle vor, die zusätzlich zu einer oder mehreren von den einschlägigen Rechtsvorschriften bereits erfassten Kontrollen durchgeführt wird, so handelt es sich hierbei im rechtlichen Sinn nicht um einen Test.

2009 wurde eine Reihe von Tests durchgeführt. Diese betrafen den Einsatz von Sicherheitsscannern für die Kontrolle von Fluggästen und Personal sowie den Einsatz von Spürhunden für die Zwecke der Sicherheitskontrolle. Die Kommission hat Informationen zu den Scannertests als Beitrag zur Erarbeitung des geplanten Berichts über den Einsatz dieser Ausrüstung erhalten. Daten zu den Tests mit Spürhunden wurden bei der Arbeit an einem künftig vorzulegenden Legislativvorschlag berücksichtigt.

2. STUDIEN

Die Studie „QinetiQ“ über menschliche Faktoren bei Luftsicherheitskontrollen wurde im Januar 2009 dem Ausschuss für Luftsicherheit vorgestellt. Die darin ausgesprochenen Empfehlungen flossen insbesondere in die Diskussionen zum vorgeschlagenen neuen Kapitel mit Rechtsvorschriften zur Mitarbeitereinstellung und -schulung ein.

TEIL IV

DIALOG MIT INTERNATIONALEN GREMIEN UND DRITTSTAATEN

1. ALLGEMEINES

Die Kommission arbeitet eng mit internationalen Gremien und wichtigen Partnern aus Drittstaaten zusammen; sie ist regelmäßig bei internationalen Konferenzen vertreten, wo sie in der Regel den EU-Standpunkt koordiniert und häufig einen Beitrag in Form von Präsentationen oder der Einreichung von Unterlagen leistet. Daneben werden in der jeweils zweckmäßigen Weise Dialoge mit einzelnen Drittländern zu Fragen von lokaler Bedeutung oder von gemeinsamem Interesse eingeleitet, beispielsweise Ausnahmen von den normalerweise geltenden Vorschriften zum Mitführen flüssiger Duty-Free-Waren. Diese Kontakte erlauben es der EU, sich laufend über beste Praktiken zu informieren und diese zu verbreiten.

2. INTERNATIONALE GREMIEN

Die Kommission beteiligt sich am jährlichen ICAO-AvSec-Panel und hat 2009 Dokumente zu Flüssigkeiten, zur „One-Stop-Sicherheit“ und zu schwerwiegenden Bedrohungen der Sicherheit vorgelegt, die ausnahmslos begrüßt wurden. Die Kommission war Gastgeberin eines ICAO-Workshops zu Flüssigkeiten, der im November 2009 in Brüssel stattfand und bei dem ein internationaler Konsens über Maßnahmen zur schrittweisen Abschaffung des derzeitigen Verbots bestand.

Die Kommission beteiligt sich auch regelmäßig an den Sitzungen der Task Forces „Technik“ und „Training“ der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC). Die Schlussfolgerungen, zu denen diese Gruppen gelangten, bildeten anschließend die Grundlage für Erörterungen des Regelungsausschusses und seiner Arbeitsgruppen.

3. DRITTSTAATEN

Die Kommission hat den Luftsicherheitsdialog mit den USA in einer Reihe von Foren fortgesetzt, insbesondere in der EU-US *Transportation Group*, in der Fortschritte bei der Arbeit zur Verwirklichung einer „One-Stop-Sicherheit“ erzielt wurden. Daneben wurde die Kommission in einer Reihe von Fällen tätig, in denen die Mitgliedstaaten besondere Besorgnis über zusätzliche Sicherheitsanforderungen seitens der USA geäußert hatten, die dem bereits bestehenden strengen EU-System offenbar nicht angemessen Rechnung trugen. Dies betraf teilweise die fortgesetzte Praxis der USA, ohne vorherige Konsultation Notfalländerungen („Emergency Amendments“) in Bezug auf Luftfahrtunternehmen vorzunehmen, die von Mitgliedstaaten der EU aus operieren.

Im Hinblick auf die Genehmigung von Ausnahmen von den Vorschriften für flüssige Duty-Free-Waren, die an amerikanischen oder kanadischen luftseitigen Verkaufsstellen erworben und daraufhin an EU-Transferpunkten mitgeführt werden, sowie zur Prüfung der Möglichkeit künftiger One-Stop-Vereinbarungen nahm die Kommission an einer Reihe von Inspektionen auf Flughäfen der USA und Kanadas teil. Außerdem hat die Kommission Inspektionen an den Flughäfen Singapur und Dubrovnik durchgeführt, um die Standards der Behandlung flüssiger Duty-Free-Waren im Hinblick auf die gewährten Ausnahmen zu prüfen. Mit Südkorea wurde eine Übereinkunft in Bezug auf Ausnahmen für flüssige Duty-Free-Waren erzielt, wobei jedoch, wie in Teil II Nummer 3 erwähnt, in der Folge Schwierigkeiten auftraten.

FAZIT

Generell wird in der EU zwar weiterhin ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet, bei den Inspektionen der Kommission traten jedoch – wie bereits in den vorherigen Jahren – eine Reihe von Unzulänglichkeiten zu Tage. Diese betrafen in den meisten Fällen die Vorschriften zur Kontrolle des Personals und zur Gepäckabfertigung. Die von der Kommission empfohlenen Abhilfemaßnahmen wurden insgesamt in befriedigender Weise befolgt, die Erkenntnisse der Inspektoren bestätigen allerdings die Bedeutung eines strengen EU-Inspektionssystems sowie eine angemessene Qualitätssicherung auf Ebene der Mitgliedstaaten. Die Kommission wird sich weiterhin darum bemühen, sicherzustellen, dass alle rechtlichen Vorschriften vollständig und ordnungsgemäß eingehalten werden, erforderlichenfalls auch durch die Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren.

Auf Ebene der Rechtsetzung wurde 2009 umfangreiche und solide Arbeit geleistet, um zu gewährleisten, dass die neuen Durchführungsvorschriften zu einer einheitlichen Auffassung und Umsetzung der Regeln führen. Die grundlegende Arbeit für deren endgültige Annahme und die Pläne für die weitere Ausarbeitung, insbesondere in Bezug auf Kontrolltechnologien und Übereinkünfte mit Drittstaaten, war abgeschlossen. Der sicherheitsrelevante Vorfall, der sich wenige Tage vor Jahresende ereignete, erinnerte erneut daran, wie wichtig es ist, dass die Angemessenheit der Kontrolloptionen permanent überprüft und die enge Zusammenarbeit mit den internationalen Partnern fortgesetzt wird. Die Kommission wird ihr Programm in diesen beiden Kernbereichen fortführen und nach Bedarf erweitern.

Anhang

Inspektionen der Kommission, Stand 31.12.2009

Staat	Zahl der Inspektionen 01/2009-12/2009 (einschl. Nachfassinspektionen)	Gesamtzahl der Inspektionen 2004-2009 (einschl. Nachfassinspektionen)
Österreich	2	8
Belgien	1	7
Bulgarien	1	3
Zypern	1	5
Tschechische Republik	1	5
Dänemark	0	6
Estland	1	4
Finnland	1	7
Frankreich	2	10
Deutschland	2	12
Griechenland	2	11
Ungarn	1	4
Irland	1	6
Italien	2	11
Lettland	1	4
Litauen	0	3
Luxemburg	1	5
Malta	1	3
Niederlande	0	6
Polen	1	7
Portugal	2	7
Rumänien	0	2
Slowakei	1	4
Slowenien	0	4
Spanien	3	10

Schweden	1	7
Vereinigtes Königreich	1	11
Schweiz	2	4
INSGESAMT	32	176

Inspektionen der EFTA-Überwachungsbehörde, Stand 31.12.2009

Staat	Zahl der Inspektionen 01/2009-12/2009 (einschl. Nachfassinspektionen)	Gesamtzahl der Inspektionen 2004-2009 (einschl. Nachfassinspektionen)
Island	1	6
Norwegen	5	28
INSGESAMT	6	34