



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 12.12.2006
KOM(2006) 810 endgültig

2005/0191 (COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag

betreffend den

**vom Rat angenommenen gemeinsamen Standpunkt im Hinblick auf den Erlass der
Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer
Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt**

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag

betreffend den

vom Rat angenommenen gemeinsamen Standpunkt im Hinblick auf den Erlaß der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt

1. VORGESCHICHTE

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat (Dokument KOM(2005) 429 endgültig – 2005/0191 COD): 22.09.2005

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses: 20.04.2006

Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung: 15.06.2006

Verabschiedung des gemeinsamen Standpunkts: 11.12.2006

2. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS DER KOMMISSION

Die Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt ist seit Januar 2003 in Kraft. Erfahrungen aus den Inspektionen der Kommission und der täglichen Anwendung der Verordnung durch die Mitgliedstaaten zeigen, dass die rasche Umsetzung einer Reihe von den Mitgliedstaaten entwickelter nicht verbindlicher Empfehlungen in Rechtsvorschriften durch die schnelle Ausarbeitung und Annahme der Verordnung in der Folge der Ereignisse des 11. September 2001 zu verschiedenen Problemen geführt hat, die die Umsetzung der Verordnung spürbar beeinträchtigen.

Die Kommission hat daher eine Überarbeitung der Verordnung vorgeschlagen. Ziel ist es, die rechtlichen Anforderungen klarer zu fassen, zu vereinfachen und weiter zu harmonisieren, um die Sicherheit der Zivilluftfahrt insgesamt zu verbessern. Die neue Rahmenverordnung sollte nur die Grundprinzipien für Maßnahmen vorgeben, die zum Schutz der Zivilluftfahrt gegen unrechtmäßige Eingriffe notwendig sind, während in den Durchführungsbestimmungen die technischen und verfahrensbezogenen Einzelheiten festgelegt werden sollten.

3. BEMERKUNGEN ZU DEM GEMEINSAMEN STANDPUNKT

In intensiven Kontakten haben sich die drei Organe bemüht, eine rasche Einigung in zweiter Lesung zu ermöglichen. Dies ist jedoch nicht gelungen. Hauptgrund hierfür war die Diskussion über die **Finanzierung der Sicherheitsmaßnahmen**. Das Europäische Parlament

hatte in erster Lesung mehrere diesbezügliche Abänderungen vorgeschlagen, die darauf abzielten, die Mitgliedstaaten zu verpflichten, zumindest einen Teil der Kosten der Luftsicherheit zu übernehmen.

Der einstimmig festgelegte gemeinsame Standpunkt des Rates stellt die wesentlichen Ziele des Kommissionsvorschlags und das dem Vorschlag zugrunde liegende Konzept nicht in Frage.

Im Zuge der Erörterungen im Rat wurden zwei spezifische Fragen aufgeworfen, auf die kurz eingegangen werden sollte.

Der erste Frage betrifft die Anwendung der **neuen Komitologieregeln**. Es galt, die Kohärenz mit den neuen Vorschriften gemäß Beschluss 2006/512/EG des Rates vom 17. Juli 2006 zur Änderung des Beschlusses 1999/468/EG zu gewährleisten. Durch die neuen Bestimmungen werden dem Parlament größere Kontrollbefugnisse im Falle von im Ausschussverfahren angenommenen autonomen Rechtsakten eingeräumt. Nach Auffassung des Rates sollte das in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Regelungsverfahren mit Kontrolle sowohl auf Artikel 4 Absatz 3 – zur Festlegung der Kriterien für die Bedingungen, unter denen die Mitgliedstaaten im Falle kleiner Flughäfen / kleiner Flugzeuge von den gemeinsamen Grundnormen abweichen dürfen – als auch auf Artikel 9 Absatz 2 – zur Festlegung der Spezifikationen für das nationale Qualitätskontrollprogramm der Mitgliedstaaten – Anwendung finden. Die Kommission teilt in diesem Punkt die Auffassung des Rates.

Bei der zweiten Frage geht es um die **Streichung der Bestimmung zur Prüfung der von den Mitgliedstaaten angewandten strengeren Maßnahmen durch die Kommission**. Artikel 5 Absatz 2 des Kommissionsvorschlags sieht vor, dass die Kommission über die Möglichkeit verfügen sollte, zu prüfen, ob etwaigen von einem Mitgliedstaat angewandten strengeren Maßnahmen tatsächlich eine Risikobewertung zugrunde liegt und ob die Maßnahmen relevant, objektiv, diskriminierungsfrei und dem jeweiligen Risiko angemessen sind. Wären diese Voraussetzungen nicht erfüllt, sollte die Kommission nach Anhörung des Ausschusses – und in letzter Instanz der Rat – die Möglichkeit haben, zu entscheiden, dass der betreffende Mitgliedstaat die fraglichen strengeren Maßnahmen nicht länger anwenden darf. Diese Bestimmung wurde vom Rat gestrichen. Die Kommission sprach sich in einer entsprechenden Erklärung gegen diese Entscheidung des Rates aus (siehe Anhang).

Um eine politische Einigung über den gemeinsamen Standpunkt erzielen zu können, gab die Kommission schließlich auch Erklärungen zu ihrer Auslegung von Artikel 6, Artikel 18 und Kapitel 10 sowie zu ihren Absichten bezüglich des Kapitels 6 ab (siehe Anhang).

4. EINZELANMERKUNGEN DER KOMMISSION

1. Abänderungen des Europäischen Parlaments, die von der Kommission gebilligt und ganz oder teilweise in den gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Die Abänderungen 2, 4, 11, 15, 17, 23-30, 33, 34, 37, 40, 46-49, 53-56, 58, 65-68, 73, 77-79 und 82 zielen ausnahmslos darauf ab, für mehr Klarheit zu sorgen, Formulierungen zu verbessern, Präzisierungen vorzunehmen oder die Kohärenz mit anderen im Text enthaltenen Bestimmungen zu gewährleisten. Dabei geht es unter anderem um die zu treffende

Unterscheidung zwischen Fracht und Post und um die Festlegung von Kriterien für kleine Flughäfen / kleine Flugzeuge.

Gemäß Abänderung 7 sollte angestrebt werden, dass bei allen Flügen innerhalb der Europäischen Union nur eine einmalige Sicherheitskontrolle stattfindet.

Die Abänderungen 8 und 12 beziehen sich auf den Flughafen von Gibraltar, zu dem am 18. September 2006 in Cordoba eine neue Ministererklärung verabschiedet wurde.

Bei Abänderung 51 geht es um die Anerkennung der von Luftfahrtunternehmen in der Gemeinschaft aufgestellten und vom zuständigen Mitgliedstaat validierten Sicherheitsprogramme durch die anderen Mitgliedstaaten.

2. Abänderungen des Europäischen Parlaments, die von der Kommission abgelehnt und nicht – weder ganz noch teilweise – in den gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Die Abänderungen 3, 35, 43 und 44 zur Finanzierung der Sicherheitsmaßnahmen werden vom Rat abgelehnt. Die Kommission teilt den Standpunkt des Rates, insbesondere die Auffassung, dass eine Verordnung technischer Natur keinerlei Anforderungen oder Verpflichtungen bezüglich der Finanzierung von Sicherheitsmaßnahmen enthalten sollte.

Abänderung 6 und ein Teil von Abänderung 57 sehen vor, dass die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) Inspektionen im Bereich Luftsicherheit durchführt. Hier gilt es jedoch, auf eine klare Unterscheidung zwischen Flugsicherheit und Luftsicherheit zu achten: Bei der Flugsicherheit geht es um Bau und Betrieb von Luftfahrzeugen, bei der Luftsicherheit hingegen um die Verhinderung unrechtmäßiger Eingriffe. Da die Luftsicherheit eindeutig außerhalb der Zuständigkeit der EASA liegt, ist es nicht angemessen, im Rahmen dieser Verordnung den Zuständigkeitsbereich der EASA auszuweiten.

Die Abänderungen 19, 36 und 85 betreffen Zuverlässigkeitsüberprüfungen des Personals. Nach Auffassung der Kommission gehen diese Abänderungen über den Geltungsbereich der Verordnung hinaus, da hier auch Tätigkeiten der nationalen Geheimdienste einbezogen wären. In Übereinstimmung mit dem Subsidiaritätsprinzip sollte die Gemeinschaft nicht dahingehend tätig werden, harmonisierte Vorschriften für Zuverlässigkeitsüberprüfungen festzulegen. Was die Einführung obligatorischer Zuverlässigkeitsüberprüfungen für Piloten anbelangt, befürwortet die Kommission zwar das Ziel als solches, doch geht die Erteilung von Pilotenlizenzen über den Geltungsbereich der Verordnung hinaus.

Durch Teile der Abänderungen 20 und 21 werden die Definitionen der Begriffe „umsteigende Fluggäste“ und „umgeladenes Gepäck, Fracht oder Post“ sowie „weiterfliegende Fluggäste, Gepäck, Fracht oder Post“ in inakzeptabler Weise abgeändert. Nur der Umstieg in ein anderes Flugzeug – nicht aber die bloße Änderung der Flugnummer – bewirkt eine Änderung des Sicherheitsstatus von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post. Würden diese Abänderungen akzeptiert, würde dies bedeuten, dass bei einer Zwischenlandung die Fluggäste das Flugzeug verlassen und Gepäck, Fracht und Post entladen werden und einer erneuten Sicherheitskontrolle unterzogen werden müssten, nur weil die Flugnummer ab dem Transitflughafen eine andere ist. Dies ist weder notwendig noch wünschenswert.

Abänderung 22, die eine Ausweitung der Definition des Begriffs „potenziell gefährlicher Fluggast“ vorsieht, wird für überflüssig und nicht praktikabel erachtet. Ein

Luftfahrtunternehmen hat stets das Recht, Fluggästen, die sich nicht angemessen verhalten, aus Sicherheitsgründen den Zutritt zu einem Flugzeug zu verwehren. Im Übrigen stellt sich die Frage, wie im Voraus beurteilt werden kann, ob durch das Verhalten einer bestimmten Person die Sicherheit eines Flugs gefährdet ist. Wie soll es möglich sein, potenzielle Flugzeugentführer am Flughafen zu erkennen?

Mit Abänderung 32 wird eine weitere Definition aufgenommen, und zwar die Definition des Begriffs „fortlaufende Durchführung von stichprobenartigen Kontrollen“. Da diese Formulierung aber im Text der Verordnung gar nicht vorkommt, erübrigt sich eine solche Definition.

Abänderung 38 verlangt, dass für alle geplanten Durchführungsmaßnahmen und –verfahren eine Risikobewertung und eine Folgenabschätzung – einschließlich Kostenschätzung – vorgenommen werden. Zwar wird die allgemeine Strategie im Bereich der Luftsicherheit einer Risikobewertung und Folgenabschätzung unterworfen, doch wäre es nicht sinnvoll, dies auch für die Einzelmaßnahmen und -verfahren vorzusehen. Mit der Einsetzung einer „Stakeholders‘ Advisory Group“ (siehe Abänderung 61) wird ein Forum für eine detaillierte Bewertung der Durchführungsmaßnahmen und –verfahren geschaffen.

Die Abänderungen 41 und 42 verlangen, dass die Mitgliedstaaten den Ausschuss unterrichten und konsultieren, bevor sie strengere Maßnahmen anwenden. Institutionell ist jedoch gar nicht vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten einen Regelungsausschuss über die von ihnen geplanten Maßnahmen unterrichten oder dazu konsultieren. Vielmehr ist es Aufgabe eines solchen Ausschusses, die Kommission in ihrer Regulierungstätigkeit zu unterstützen.

Bei Abänderung 45 geht es um die Beantwortung der Ersuchen von Drittländern, die bestimmte Sicherheitsmaßnahmen in Bezug auf Flüge verlangen, die von einem Flughafen in einem EU-Mitgliedstaat ausgehen. Diese Abänderung wurde zum Teil übernommen. Es wird allerdings für unangemessen erachtet, in einer Verordnung der Gemeinschaft eine Verpflichtung zur vorherigen Anhörung des betreffenden Drittlandes festzuschreiben.

Abänderung 50 verlagert die Zuständigkeit für Sicherheitsprogramme für Luftfahrtunternehmen von den Luftfahrtunternehmen auf die Mitgliedstaaten und beschränkt die im Rahmen dieser Programme einzugehenden Verpflichtungen auf die Erfüllung der Auflagen der nationalen Sicherheitsprogramme für die Zivilluftfahrt. Luftfahrtunternehmen sollten jedoch nicht nur den Verpflichtungen aufgrund der nationalen Sicherheitsprogramme, sondern auch den sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen nachkommen. Auch sieht der Kommissionsvorschlag für Luftfahrtunternehmen, Flughäfen und andere Einrichtungen ähnliche Verpflichtungen vor, was bei Übernahme dieser Abänderung nicht mehr der Fall wäre.

Abänderung 52 ist nicht vereinbar mit der in den gemeinsamen Standpunkt des Rates übernommenen Abänderung 53. Die Kommission stimmt mit dem Rat darin überein, dass die Überschrift von Artikel 12 „Sicherheitsprogramm für einschlägige Stellen“ lauten sollte.

Gemäß Abänderung 59 soll die Kommission sicherstellen, dass jeder europäische Flughafen mindestens einmal innerhalb von vier Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung kontrolliert wird. Dies wäre unrealistisch, da dies entweder bedeuten würde, dass die Kommission jährlich 200 Inspektionen durchführt (im Jahr 2005 waren es etwa 30) oder dass die Kommission von den Mitgliedstaaten verlangt, dass diese in einem Vierjahresturnus

Inspektionen ihrer Flughäfen durchführen, was bei Inspektionen durch die nationalen Behörden nicht ausreichend wäre.

Mit Abänderung 63 wird der Abschluss weiterer Luftverkehrsabkommen mit Drittländern für wünschenswert erklärt. Hier ist zum einen darauf hinzuweisen, dass der Rat Artikel 17 gestrichen hat, da er ihn wegen der Bezugnahme auf Artikel 300 EG-Vertrag für überflüssig erachtet, und zum anderen darauf, dass der Abschluss gegenseitiger Anerkennungsabkommen nicht unbedingt mit dem Abschluss von Luftverkehrsabkommen verknüpft werden sollte.

Die Abänderungen 69, 70, 71, 75, 76 und 83 weisen einen Detailliertheitsgrad auf, der Durchführungsvorschriften vorbehalten bleiben sollte. Nichtsdestoweniger unterstützt die Kommission die diesen Abänderungen zugrunde liegende Zielsetzung.

Durch Abänderung 74 soll sichergestellt werden, dass Luftfahrtunternehmen nicht selbst „reglementierte Beauftragte“ sein müssen. Wenn ein Luftfahrtunternehmen jedoch Sicherheitskontrollen für ein anderes Luftfahrtunternehmen vornimmt, muss es sich zwangsläufig um einen „reglementierten Beauftragten“ handeln. Daher wurde der Begriff „Luftfahrtunternehmen“ auch ausdrücklich in die Definition (24) des „reglementierten Beauftragten“ aufgenommen.

Mit Abänderung 80 soll der Geltungsbereich über die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft hinaus ausgeweitet werden. Anders, als es bei den Grundsätzen des internationalen Rechts der Fall ist, unterliegen die Sicherheitsmaßnahmen während des Flugs jedoch der Rechtsordnung desjenigen Staates, in dem das Luftfahrzeug registriert ist, und nicht desjenigen Staates, in dem das Luftfahrtunternehmen seinen Geschäftssitz hat.

3. Abänderungen des Europäischen Parlaments, die für die Kommission akzeptabel wären, jedoch nicht – weder ganz noch teilweise – in den gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Mit den Abänderungen 1, 10, 13, 16, 31 und 33 soll verdeutlicht werden, weshalb Vorschriften für die Luftsicherheit erforderlich sind. Diese Abänderungen haben keine negativen Auswirkungen für den Inhalt der Verordnung, wengleich die Formulierungen nicht der international üblichen Terminologie entsprechen: Luftsicherheit dient dazu, zivile Luftfahrzeuge vor unrechtmäßigen Eingriffen zu bewahren, und damit dem Schutz der Zivilluftfahrt.

Abänderung 5 besteht im Wesentlichen darin, dass das Wort „Qualität“ durch das Wort „Niveau“ ersetzt wird. Im Rahmen eines Qualitätskontrollprogramms kann sowohl die Qualität der Sicherheit als auch das Sicherheitsniveau überprüft werden. Zur Gewährleistung der Kohärenz mit den Abänderungen 49 und 56 wurde daher empfohlen, das Wort „Qualität“ stehen zu lassen.

Hinter Abänderung 9 steht der Wunsch, im Falle von Terroranschlägen über einen Solidaritätsmechanismus zu verfügen. Die Kommission ist sich der Bedeutung dieser Frage bewusst, meint jedoch, dass die Tragweite des Problems über den Verkehrssektor hinausgeht.

Abänderung 14 sieht vor, in die Begriffsbestimmungen auch eine Definition des Begriffs „Flughafen“ aufzunehmen. Die Kommission könnte diese Abänderung akzeptieren, wengleich es nicht unbedingt erforderlich ist, im Rahmen dieser Verordnung zu definieren, was unter einem „Flughafen“ zu verstehen ist.

Abänderung 18 beinhaltet eine Änderung des Begriffs „abgegrenzter Bereich“. Die Abänderung wäre zwar akzeptabel, ist aber nicht erforderlich, da die Luftseite von Flughäfen nie der Öffentlichkeit zugänglich ist.

Abänderung 39, der zufolge die Kosten für die Sicherheit auf dem Flugticket ausgewiesen oder dem Fluggast auf andere Weise mitgeteilt werden sollen, wäre akzeptabel, obwohl sie im Kontext dieser Verordnung nicht unbedingt relevant erscheint.

Gemäß den Abänderungen 60 und 62 soll die Kommission jährlich einen Bericht vorlegen. Die Kommission gibt Abänderung 62 den Vorzug, da der Wortlaut dem Wortlaut des Artikels 11 der bestehenden Verordnung 2320/2002 sehr ähnlich ist.

Abänderung 61 sieht die Einsetzung einer „Stakeholders’ Advisory Group“ (Beratergruppe der Wirtschaftsbeteiligten) vor, ähnlich wie Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums. Damit wird die derzeitige Situation, in der inoffiziell bereits eine Beratergruppe der Wirtschaftsbeteiligten existiert, formalisiert.

Abänderung 64 zur Festlegung des Zeitpunkts, ab dem die Verordnung gilt (ein Jahr ab dem Datum des Inkrafttretens), war für die Kommission akzeptabel – vorbehaltlich des Zeitpunkts, zu dem die Verordnung vom Europäischen Parlament und vom Rat verabschiedet wird.

Abänderung 72 verlangt, dass unbegleitet aufgegebenes Gepäck „angemessenen“ – anstelle von „zusätzlichen“ – Sicherheitskontrollen unterzogen wird. Die Kommission akzeptiert diese Formulierung, da sie immer noch genügend Raum für Durchführungsvorschriften zur Festlegung der Sicherheitsanforderungen lässt.

Abänderung 81 sieht vor, dass die Zuständigkeiten im Falle eines unrechtmäßigen Eingriffs eindeutig festzulegen sind. Für die Kommission wäre es vorstellbar, diese Aufgabe zu übernehmen.

Abänderung 84, die verlangt, dass die Sicherheitsausrüstung den festgelegten Angaben entspricht, war für die Kommission unter der Bedingung akzeptabel, dass das Wort „approved“ durch das Wort „defined“ (betrifft nicht die deutsche Fassung) ersetzt wird, da es ein gemeinschaftsweites Zulassungssystem für entsprechende Ausrüstungen nicht gibt.

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Kommission ist der Auffassung, dass der am 11. Dezember 2006 einstimmig festgelegte gemeinsame Standpunkt des Rates die wesentlichen Ziele ihres Vorschlag und das dem Vorschlag zugrunde liegende Konzept nicht in Frage stellt, und befürwortet ihn daher.

ANHANG

Erklärung der Kommission zur Aufnahme ins Ratsprotokoll

Artikel 5 Absätze 2 und 3 (geändert), „Anwendung strengerer Maßnahmen durch die Mitgliedstaaten“

„Die Kommission hält es nicht für angebracht, ihren Vorschlag zu ändern, bevor das Europäische Parlament nicht zur Änderung des Artikels 5 Absätze 2 und 3 des gemeinsamen Standpunkts – im Vergleich zum ursprünglichen Kommissionsvorschlag – Stellung genommen hat, insbesondere hinsichtlich der Anwendung des Ausschussverfahrens mit Blick auf die Prüfung und Genehmigung der Anwendung strengerer Maßnahmen durch die Mitgliedstaaten.“

Artikel 6, „Von Drittländern verlangte Sicherheitsmaßnahmen“

„Bei der Entscheidung, ob sie auf der Grundlage von Artikel 6 Absatz 2 von sich aus tätig werden soll oder nicht, wird die Kommission berücksichtigen, ob das Ersuchen ausschließlich den notifizierenden Mitgliedstaat betrifft oder ob ein entsprechendes Ersuchen auch an andere Mitgliedstaaten gerichtet wurde oder möglicherweise noch gerichtet werden wird.“

Artikel 18, „Inkrafttreten“

„In dem Zeitraum vom Inkrafttreten dieser Verordnung bis zur Anwendung des Artikels 11 wird die Kommission Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 im Lichte des Artikels 11 dieser Verordnung auslegen.“

Anhang – Kapitel 6, „Fracht und Post“

„Die Kommission erkennt an, dass Post eine besondere Form von Fracht ist und daher spezifischen Sicherheitskontrollen unterliegen sollte. Entsprechende Kontrollen sollten der Höhe des Risikos angemessen und darüber hinaus so beschaffen sein, dass sie sich weder auf die kommerziellen noch auf die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Postsektor negativ auswirken.“

Die genauen Anforderungen an Sicherheitskontrollen für Postsendungen werden in Durchführungsvorschriften festgelegt. Die Kommission nimmt jedoch zur Kenntnis, dass innerhalb des Postsektors der Wunsch nach stabilen Vorschriften besteht. Nach Absicht der Kommission sollen die Durchführungsvorschriften daher auf den derzeit in der Europäischen Gemeinschaft für Postsendungen geltenden Sicherheitsanforderungen basieren. Insbesondere sollen anfänglich die spezifischen Vorschriften für Postsendungen auf reinen Postflügen beibehalten werden.

Im Übrigen plant die Kommission, den Entwurf der Durchführungsvorschriften für Postsendungen vor der Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 und der zugehörigen Durchführungsvorschriften vorzulegen. Die aufgehobenen Rechtsakte sollen unverzüglich durch neue Vorschriften ersetzt werden, so dass Kontinuität gewährleistet ist.“

Anhang – Kapitel 10, „Sicherheitsmaßnahmen während des Flugs“

„Was die im gemeinsamen Standpunkt enthaltenen Absätze 3 und 4 des Kapitels 10 betrifft, möchte die Kommission klarstellen, dass sie weder die Absicht hat, die Mitgliedstaaten dazu zu verpflichten, das Tragen von Waffen auf Flügen zuzulassen, noch die Absicht, das Tragen von Waffen zu verbieten. Die Kommission ist der Auffassung, dass es Sache der Mitgliedstaaten ist, darüber zu entscheiden, wann das Tragen von Waffen – zur potenziellen Benutzung durch Staatsbedienstete – an Bord eines Flugzeugs zulässig sein soll.“