EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 24.7.2012
COM(2012) 412 final

# BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND AN DEN RAT

# JAHRESBERICHT 2011 ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG (EG) NR. 300/2008 ZUR FESTLEGUNG GEMEINSAMER VORSCHRIFTEN FÜR DIE SICHERHEIT IN DER ZIVILLUFTFAHRT

# BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

Bericht über den Zeitraum 1. Januar – 31. Dezember 2011

## EINLEITUNG

2011 war das erste vollständige Jahr der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsvorschriften seit Inkrafttreten der überarbeiteten Luftsicherheits-vorschriften im April 2010. Während des gesamten Jahres arbeitete die Kommission kontinuierlich mit den Mitgliedstaaten und der Branche zusammen, um eine einheitliche Umsetzung dieses neuen Rechtsrahmens sicherzustellen. Das Inspektionssystem der Kommission lieferte nützliche Erkenntnisse zu den wichtigsten Herausforderungen bei der Umsetzung und ermöglichte die Bestimmung der Bereiche, in denen kleine Anpassungen erforderlich sind, um diesen neuen Rechtsrahmen noch klarer zu gestalten.

In dem Bericht werden auch die Inspektionstätigkeiten der Kommission 2011 sowie Entwicklungen in den Bereichen Rechtsvorschriften, Tests und Studien sowie internationale Beziehungen beschrieben.

## TEIL I

### INSPEKTIONEN

#### 1. ALLGEMEINES

Die Kommission ist aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 zur Durchführung von Inspektionen der für die Luftsicherheit zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten („zuständige Behörden”) sowie von Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und sonstigen Stellen verpflichtet. Die Schweiz ist ebenfalls in das Unionsprogramm einbezogen, während Norwegen und Island (und Liechtenstein) auf der Grundlage paralleler Vorschriften von der EFTA-Überwachungsbehörde (EÜB) kontrolliert werden. Für die Durchführung dieser Inspektionen steht der Kommission ein Team von 10 Luftsicherheitsinspektoren zur Verfügung. Diese Inspektionsarbeit wird unterstützt von derzeit 87 nationalen Inspektoren, die von den Mitgliedstaaten, Island, Norwegen und der Schweiz ernannt wurden. Im Anhang ist eine Tabelle mit einer zusammenfassenden Aufstellung sämtlicher Inspektionen der Kommission und der EÜB-Überwachungstätigkeiten beigefügt.

#### 2. INSPEKTIONEN DER ZUSTÄNDIGEN NATIONALEN BEHÖRDEN

Die Kommission überwachte 2011 zehn zuständige Behörden, die ausnahmslos bereits zuvor Gegenstand von Inspektionen der Kommission gewesen waren. Bei einigen Mitgliedstaaten wurden dabei erhebliche Verbesserungen gegenüber früher festgestellt. Die 2011 am

häufigsten festgestellten Mängel waren ähnlich wie im Vorjahr und betrafen die noch unvollständige Ausrichtung der nationalen Luftsicherheitsprogramme und nationalen Qualitätskontrollprogramme auf den neuen Rechtsrahmen der Verordnung (EG) 300/2008.

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 vorgeschriebenen rechtlichen Aspekte abzudecken, und die Folgemaßnahmen waren mitunter nicht angemessen. Sanktionen sind zwar in den Rechtsvorschriften aller Mitgliedstaaten vorgesehen, werden jedoch nicht immer angewendet, wenn sich die Behebung von Mängeln verzögert.

Die Finanzkrise und der daraus resultierende Druck auf die öffentlichen Haushalte wirkten sich in einigen Mitgliedstaaten auch auf die verfügbaren Ressourcen für die nationalen Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung von Vorschriften aus.

## 3. ERSTINSPEKTIONEN VON FLUGHÄFEN

2011 wurden insgesamt neunzehn (19) Erstinspektionen von Flughäfen durchgeführt, also die gleiche Zahl wie 2010. Die Inspektionen erstreckten sich auf sämtliche Kapitel (allerdings nicht bei jeder Inspektion). Der Anteil der ordnungsgemäßen Maßnahmen in Kernbereichen lag 2011 bei 80 % und war damit identisch mit 2010.

Die festgestellten Mängel im Bereich traditioneller Maßnahmen[1] gingen weitgehend auf menschliches Versagen zurück und unterschieden sich nicht wesentlich von den Vorjahren. Verstöße im Bereich der traditionellen Maßnahmen bei den 2011 kontrollierten Flughäfen betrafen vor allem die Qualität der Kontrolle des Personals sowie bestimmte Frachtsicherheitsvorschriften. Vor allem die unzureichende Qualität der Durchsuchungen von Hand bei Mitarbeitern stellt nach wie vor eine Herausforderung dar. Die meisten Verstöße im Bereich Fracht betrafen die Auswahl der am besten geeigneten Kontrollmethoden für die jeweilige Fracht und die Standards für ihre Anwendung. Die Lösung dieser den Faktor Mensch betreffenden Probleme erfordert große Aufmerksamkeit und sollte bis zur Verfügbarkeit neuer technologischer und/oder verfahrenstechnischer Alternativen durch intensivere Schulung und Überwachung angegangen werden.

Außerdem waren bestimmte zusätzliche, aufgrund des neuen Rechtsrahmens eingeführte Maßnahmen an den 2011 kontrollierten Flughäfen noch nicht in vollem Umfang umgesetzt. Es kam zu Verstößen im Hinblick auf die Methoden und Standards für die Kontrolle der Bordvorräte und Flughafenlieferungen (die Sicherheit der Lieferkette war noch nicht in vollem Umfang gewährleistet) sowie im Hinblick auf das Fehlen einer Risikobewertung für die Häufigkeit von Streifengängen auf den Flughäfen. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sollten die Umsetzung dieser neuen Bestimmungen aktiv vorantreiben.

## 4. FOLGEINSPEKTIONEN

In Übereinstimmung mit Artikel 13 der Verordnung (EU) Nr. 72/2010 führt die Kommission routinemäßig eine begrenzte Zahl von Folgeinspektionen durch. Diese Folgeinspektionen finden oft in Fällen statt, wo bei der Erstinspektion mehrere ernsthafte Mängel festgestellt wurden, aber auch - wenngleich in geringerem Umfang – nach dem Zufallsprinzip, um die Genauigkeit der nationalen Tätigkeiten zur Überwachung der Einhaltung von Vorschriften

[1] Maßnahmen werden als „traditionell" bezeichnet, wenn sie bereits im Rahmen der Verordnung (EG) 2320/2002 anwendbar waren.

und der Berichterstattung zu überprüfen. 2011 fanden fünf dieser Inspektionen statt, sie bestätigten im Wesentlichen die angemessene Behebung der festgestellten Mängel.

## 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 2011 wurden 30 Vorgänge (18 zu Flughäfen und 12 zu zuständigen Behörden) abgeschlossen. Insgesamt waren am Ende des Jahres noch 12 Akten von Inspektionen zuständiger Behörden und 12 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 Union zu befürchten sind, so leitet die Kommission das Verfahren nach Artikel 15 der Verordnung (EU) Nr. 72/2010 ein[2]. Das bedeutet, dass alle anderen zuständigen Behörden über die Situation unterrichtet werden und zusätzliche Maßnahmen in Bezug auf die vom betreffenden Flughafen abgehenden Flüge in Betracht zu ziehen sind. Im Jahr 2011 war dies nicht erforderlich.

In den schwerwiegendsten Fällen, bei anhaltender Unterlassung von Abhilfemaßnahmen oder dem wiederholten Auftreten von Mängeln besteht die andere Sanktionsmöglichkeit in der Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren. 2011 wurden nach Inspektionen bei nationalen Verwaltungen zwei Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet. In beiden Fällen hatte der betroffene Mitgliedstaat es unterlassen, sein nationales Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt fortzuschreiben. Im gleichen Jahr wurden drei andere Vertragsverletzungsverfahren abgeschlossen, nachdem die festgestellten Mängel behoben worden waren.

## 6. EIGENE BEWERTUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN

Nach Nummer 18 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 18/2010[3] der Kommission haben die Mitgliedstaaten der Kommission jährlich bis Ende März einen Bericht über die zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen getroffenen Maßnahmen für den Zeitraum von Januar bis Dezember des Vorjahres vorzulegen. Die Beiträge der Mitgliedstaaten zum Berichtszeitraum Januar bis Dezember 2010 gingen alle rechtzeitig ein und entsprachen dem von der Kommission vorgegebenen Format.

Die Analyse dieser Berichte ergab, dass mehrere Mitgliedstaaten die Anforderungen in Bezug auf Umfang und Häufigkeit der nationalen Überwachungstätigkeiten nicht in vollem Maße eingehalten hatten. Zudem erklärte ein Großteil der Mitgliedstaaten, dass sie noch keine Standardprotokolle für verdeckte Tests für die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften für die Zivilluftfahrt entwickelt haben. Die Kommission hat die Arbeitsgruppe für Inspektionen, die im Rahmen des Ausschusses für Luftsicherheit eingesetzt wurde, mit diesen Fragen befasst, um die Mitgliedstaaten bei der Erfüllung der gemeinsamen Anforderungen zu unterstützen.

---

[2] Verordnung (EU) Nr. 72/2010 der Kommission vom 26. Januar 2010 zur Festlegung von Verfahren für die Durchführung von Luftsicherheitsinspektionen der Kommission im Bereich der Zivilluftfahrt, ABl. L 23 vom 27.1.2010, S. 1.

[3] Verordnung (EU) Nr. 18/2010 der Kommission vom 8. Januar 2010 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Spezifikationen für nationale Qualitätskontrollprogramme im Bereich der Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt, ABl. L7 vom 12.1.2010, S. 3.

## TEIL II

### RECHTSVORSCHRIFTEN UND ZUSÄTZLICHE INSTRUMENTE

### 1. ALLGEMEINES

Die 2011 verabschiedeten neuen Rechtsvorschriften im Bereich der Luftsicherheit betrafen hauptsächlich den Einsatz von Sicherheitsscannern und neue Anforderungen für Fracht- und Postsendungen aus Drittstaaten.

Nach dem Abschluss einer vollständigen Folgenabschätzung wurde die Rechtsvorschrift über den Einsatz von Sicherheitsscannern angenommen. Sie gewährleistet die Harmonisierung des Einsatzes von Sicherheitsscannern und die Wahrung der Grundrechte von Fluggästen, insbesondere in Bezug auf Gesundheit, Privatsphäre und Datenschutz und das Recht der Fluggäste, die Kontrolle durch Sicherheitsscanner zu verweigern. Die Kommission wird besonders darauf achten, dass diese Vorschriften von den Mitgliedstaaten in vollem Umfang eingehalten werden.

Nach dem Vorfall mit einer Frachtsendung aus Jemen Ende Oktober 2010 hat die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und Interessenträgern unverzüglich geeignete rechtliche Anforderungen für Luftfracht, die aus Drittstaaten in die EU befördert wird, entwickelt.

Ferner wurde es aufgrund der erwarteten Umsetzungsschwierigkeiten bei der Kontrolle von Flüssigkeiten notwendig, den Beginn der ersten Phase der verbindlichen Kontrolle von Flüssigkeiten an EU-Flughäfen zu verschieben. Es wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt und eine Studie zur Untersuchung aller relevanten Faktoren in Bezug auf die Einführung von Ausrüstungen für die Kontrolle von Flüssigkeiten an EU-Flughäfen in Auftrag gegeben. Auch wurde die erforderlich gewordene Verlängerung der Frist für die Verwendung von Sprengstoffdetektoren des Standards 2 im Herbst 2011 beschlossen.

### 2. NEU VERABSCHIEDETE RECHTSVORSCHRIFTEN

2011 verabschiedete neue Rechtsvorschriften:

- Verordnung (EG) Nr. 720/2011[4] zur Ergänzung der gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit der Zivilluftfahrt hinsichtlich der Einführung der Kontrolle von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen an EU-Flughäfen
- Verordnung (EU) 859/2011[5] zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit bezüglich Fracht und Postsendungen

---

[4] Verordnung (EU) Nr. 720/2011 der Kommission vom 22. Juli 2011 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 272/2009 (ABl. L 193 vom 23.7.2011, S. 19).

[5] Durchführungsverordnung (EU) Nr. 859/2011 der Kommission vom 25. August 2011 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 (ABl. L 220 vom 26.8.2011, S. 9).

- Verordnung (EU) Nr. 1087/2011[6] zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit in Bezug auf Sprengstoffdetektoren
- Verordnung (EU) Nr. 1141/2011[7] zur Ergänzung der gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit der Zivilluftfahrt bezüglich des Einsatzes von Sicherheitsscannern an EU-Flughäfen
- Verordnung (EU) Nr. 1147/2011[8] zur Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit bezüglich des Einsatzes von Sicherheitsscannern an EU-Flughäfen
- Beschluss 2011/5862/EU[9] zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit bezüglich Fracht und Postsendungen
- Beschluss 2011/8042/EU[10] zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit in Bezug auf Sicherheitsscanner

Die Ausarbeitung dieser Texte erfolgte im Rahmen von 6 regulären Sitzungen und 2 Sondersitzungen des Ausschusses für Luftsicherheit sowie 6 Sitzungen der Beratenden Gruppe der Branchenbeteiligten zur Luftsicherheit (Stakeholders' Advisory Group on Aviation Security).

## 3. DATENBANK ÜBER REGLEMENTIERTE BEAUFTRAGTE UND BEKANNTE VERSENDER

Um die Sicherheit der Lieferkette bei Luftfracht und Luftpost zu erhöhen und die Durchgängigkeit dieser Kette in der EU zu gewährleisten, wurde die Datenbank über reglementierte Beauftragte und bekannte Versender (RAKC) entwickelt; sie wird seit ihrer vollständigen Inbetriebnahme am 1. Juni 2010 innerhalb eines Rahmenvertrags der Kommission gepflegt. Die RAKC-Datenbank enthielt Ende 2011 etwa 8 500 Datensätze von reglementierten Beauftragten und (unabhängig validierten) bekannten Versendern. Es handelt sich hier um das einzige rechtmäßige primäre Instrument, das reglementierte Beauftragte bei der Übernahme von Sendungen anderer reglementierter Beauftragter oder bekannter Versender konsultieren können.

Nach dem Inkrafttreten der neuen Anforderungen für Luftfahrtunternehmen, die Fracht aus Drittstaaten in die EU befördern, wurden Arbeiten zur Erweiterung der Datenbank im Hinblick auf die Einbeziehung auch dieser Luftfahrtunternehmen aufgenommen.

---

6 Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1087/2011 der Kommission vom 27. Oktober 2011 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 (ABl. L 281 vom 28.10.2011, S. 12).

7 Verordnung (EU) Nr. 1141/2011 der Kommission vom 10. November 2011 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 272/2009 (ABl. L 293 vom 11.11.2011, S. 22).

8 Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1147/2011 der Kommission vom 11. November 2011 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 (ABl. L 294 vom 12.11.2011, S. 7).

9 Beschluss 2011/5862/EU der Kommission vom 17. August 2011, gerichtet an alle Mitgliedstaaten, nicht im Amtsblatt veröffentlicht (als „RESTREINT“ und „CONFIDENTIEL“ eingestuft).

10 Beschluss 2011/8042/EU der Kommission vom 14. November 2011, gerichtet an alle Mitgliedstaaten, nicht im Amtsblatt veröffentlicht (als „RESTREINT“ und „CONFIDENTIEL“ eingestuft).

## 4. EU-FLUGHAFENINSPEKTIONEN – HANDBÜCHER

In den Verordnungen (EG) Nr. 300/2008 und (EU) Nr. 72/2010 wird bestimmt, dass die Kommissionsdienststellen bei der Überwachung der Einhaltung der Anforderungen an die Sicherheit der Zivilluftfahrt objektiv und nach einer Standardmethode vorgehen müssen.

Um dies zu erleichtern, hat die Kommission zwei umfassende Handbücher erstellt, die ausführliche Anweisungen und Anleitungen für die praktische Arbeit der EU-Inspektoren enthalten. Diese Handbücher werden regelmäßig überarbeitet.

# TEIL III

## TESTS UND STUDIEN

## 1. TESTS

Ein Test im Sinne der EU-Vorschriften für den Bereich der Luftsicherheit[11] 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, vorausgesetzt, die Erreichung des Gesamtniveaus der Sicherheit wird durch diese Tests nicht in Frage gestellt. 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.

2011 wurden neue Tests in Spanien und im Vereinigten Königreich aufgenommen. Diese Tests betrafen den Einsatz von Sprengstoffspurendetektoren und Metalldetektor-Handgeräten für die Kontrolle von religiösen Kopfbedeckungen bei Fluggästen. 2011 wurde ferner eine Reihe von Tests mit Sicherheitsscannern fortgesetzt, bevor auf EU-Ebene Rechtsvorschriften für die Einführung dieser Sicherheitsscanner verabschiedet werden. Im Vereinigten Königreich ist einer dieser Tests noch nicht abgeschlossen.

## 2. STUDIEN

Die EU-Vorschriften über die Luftsicherheit verlangen, dass alle Flüssigkeiten (Duty-Free-Waren und von zu Hause mitgebrachte) ab dem 29. April 2013 kontrolliert werden (statt Zurückweisung). Um sicherzustellen, dass mit Blick auf den Termin 2013 geeignete und konkrete Schritte erfolgen, hat die Kommission Ende 2011 eine Arbeitsgruppe „Flüssigkeiten-2013" eingesetzt und eine Studie in Auftrag gegeben, um die Auswirkungen der Kontrolle von Flüssigkeiten auf die Betriebsabläufe an EU-Flughäfen zu bewerten.

Ferner wurde im Laufe des Jahres eine Studie zur Technologie für die Bildprojektion gefährlicher Gegenstände (TIP) bei der Kontrolle von Handgepäck und aufgegebenem

[11] Vgl. Nummer 12.8. „Kontrollverfahren mit Einsatz neuer Technologien" des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 der Kommission zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit, ABl. L 55 vom 5.3.2010, S. 1

Gepäck durchgeführt. Der 2012 erwartete Schlussbericht wird sich auf die Analyse der Ergebnisse aus verdeckten Tests an Flughäfen mit und ohne TIP-Technik stützen.

Die Kommission gab außerdem Ende 2011 eine Studie zu den Auswirkungen der neuen EU-Sicherheitsvorschriften für ankommende Fracht in Auftrag. Der gegen Ende 2012 erwartete Schlussbericht soll rechtzeitig Erkenntnisse liefern, bevor die Übergangsfrist für unabhängige Validierungen von Luftfahrtunternehmen, die Fracht aus Drittstaaten in die EU befördern, am 30. Juni 2014 endet.

## TEIL IV

### DIALOG MIT INTERNATIONALEN GREMIEN UND DRITTSTAATEN

#### 1. ALLGEMEINES

Die Kommission engagiert sich bei ihren Kontakten zu internationalen Gremien und zu den wichtigsten Partnern unter den Drittstaaten intensiv im Hinblick auf die Vorbereitung von und die Beteiligung an internationalen Sitzungen mit Sicherheitsdimension. Sie spielt eine Schlüsselrolle bei der Koordinierung der EU-Position und tritt oftmals durch Präsentationen und die Vorlage von Dokumenten in Erscheinung. Bei Bedarf sorgt sie ferner für die Eröffnung von Dialogen mit einzelnen Drittstaaten zu Fragen von bilateralem oder gemeinsamem Interesse. Die Förderung dieser Beziehungen zu internationalen Gremien und wichtigen Drittstaaten gewährleistet, dass die EU gut genug unterrichtet und aufgestellt ist, um Einfluss auf die globale Luftsicherheitspolitik nehmen zu können, sowohl vom Standpunkt der Regelsetzung als auch im Hinblick auf die Umsetzung dieser Regeln, bei der in manchen Regionen der Welt auch dem Kapazitätsaufbau große Bedeutung zukommt.

#### 2. INTERNATIONALE GREMIEN

Als Vertreterin der EU nimmt die Kommission an der jährlichen Sitzung des ICAO-Luftsicherheitspanels teil. Auf der Sitzung des Panels von 2011 (Montreal, 21.-25. März) legten die Europäische Kommission und die EU-Mitgliedstaaten Papiere zur Sicherheit der Luftfracht vor, sowohl zu neuen EU-Vorschriften und zur Notwendigkeit strengerer internationaler Vorschriften, als auch zu EU-Vorschriften über die Kontrolle von Flüssigkeiten.

Die Kommission nimmt auch regelmäßig an Sitzungen der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) teil, insbesondere des ECAC-Sicherheitsforums und der ECAC-Task Force „Technik“, die in technischen Fragen federführend ist. In einigen Fällen konnten die Tätigkeiten der ECAC einen Beitrag zu den Arbeiten des EU-Ausschusses für Luftsicherheit leisten.

#### 3. DRITTSTAATEN

Die Kommission hat den Dialog über Luftsicherheitsfragen mit den USA in verschiedenen Foren aktiv fortgesetzt, insbesondere in der Gruppe für die Zusammenarbeit zwischen der EU und den USA im Bereich der Luftsicherheit (Transportation Security Cooperation Group), wodurch Fortschritte bei den Arbeiten zur Verwirklichung einer einmaligen Sicherheitskontrolle („One-Stop-Security“) erzielt wurden, die seit dem 1. April 2011 angewendet wird und es ermöglicht, dass Fluggäste und ihr Gepäck bei der Ankunft von

amerikanischen Flughäfen für den Transfer zu einem Anschlussflug an EU-Flughäfen nicht mehr unbedingt einer erneuten Sicherheitskontrolle unterzogen werden müssen[12]. 2011 nahm die Kommission im Zusammenhang mit der Anwendung der einmaligen Sicherheitskontrolle an Inspektionen von amerikanischen Flughäfen teil.

Die Kommission intervenierte auch in mehreren Fällen, in denen Mitgliedstaaten sich über Forderungen der USA nach zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen für EU-Luftfahrtunternehmen besorgt zeigten, insbesondere in Bezug auf die Sicherheit von Luftfracht, wo die amerikanischen Forderungen bei der Anwendung der Sicherheitskontrollen nach den EU-Sicherheitsvorschriften zu Doppelarbeit geführt hätten. In diesem Bereich billigte die Kommission ein Programm zur Anerkennung von Luftfracht, das letztendlich dazu führen soll, dass die USA Sicherheitsmaßnahmen der EU anstatt der entsprechenden amerikanischen Maßnahmen anerkennen. Die Arbeiten zu dieser Initiative wurden in der zweiten Jahreshälfte 2011 intensiviert und sollen 2012 zum Abschluss gebracht werden.

## SCHLUSSFOLGERUNG

Generell wird in der EU zwar weiterhin ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet, bei den Inspektionen der Kommission traten jedoch eine Reihe von Unzulänglichkeiten zu Tage. Im Bereich der traditionellen Maßnahmen festgestellte Unzulänglichkeiten bei der Kontrolle von Personal und Fracht waren größtenteils auf den menschlichen Faktor zurückzuführen. Bei den zusätzlichen Maßnahmen aufgrund des neuen Rechtsrahmens der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 wurde weitere Verstöße festgestellt, die Streifengänge an Flughäfen, die Risikobewertung und die Kontrolle von Bordvorräten und Flughafenlieferungen betrafen. Die von der Kommission empfohlenen Abhilfemaßnahmen wurden insgesamt in befriedigender Weise befolgt und bestätigen die Bedeutung eines strengen EU-Inspektionssystems sowie einer angemessenen Qualitätssicherung auf Ebene der Mitgliedstaaten. Die Kommission wird ihre Anstrengungen weiterhin darauf richten, die vollständige und ordnungsgemäße Einhaltung aller rechtlichen Vorschriften zu gewährleisten; sie wird sich dabei auf ihr bewährtes „Peer Review”-System stützen und erforderlichenfalls auch Vertragsverletzungsverfahren einleiten.

Im rechtlichen Bereich wurden 2011 weitere detaillierte Durchführungsvorschriften verabschiedet, um insbesondere den Einsatz von Sicherheitsscannern unter bestimmten Voraussetzungen zu gestatten und die Sicherheit der in die EU beförderten Fracht- und Postsendungen zu erhöhen. Für diese und andere Maßnahmen wurde auch auf internationaler Ebene bei Kontakten mit internationalen Organisationen und Drittstaaten geworben, um die globalen Luftsicherheitsstandards zu erhöhen.

[12] Verordnung (EU) Nr. 983/2010 der Kommission vom 3. November 2010 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 185/2010, ABl. L 286 vom 4.11.2010, S. 1.

## Anhang

## Inspektionen der Kommission, Stand 31.12.2011

| Land | Zahl der Inspektionen 01/2011-12/2011 (einschl. Folgeinspektionen) | Gesamtzahl der Inspektionen 2004-2011 (einschließlich Folgeinspektionen) |
|---|---|---|
| Österreich | 0 | 9 |
| Belgien | 1 | 10 |
| Bulgarien | 1 | 6 |
| Zypern | 1 | 6 |
| Tschechische Republik | 2 | 7 |
| Dänemark | 2 | 9 |
| Estland | 1 | 5 |
| Finnland | 1 | 8 |
| Frankreich | 3 | 15 |
| Deutschland | 3 | 17 |
| Griechenland | 1 | 13 |
| Ungarn | 2 | 7 |
| Irland | 0 | 8 |
| Italien | 3 | 15 |
| Lettland | 1 | 5 |
| Litauen | 0 | 4 |
| Luxemburg | 0 | 6 |
| Malta | 0 | 3 |
| Niederlande | 0 | 7 |
| Polen | 2 | 9 |
| Portugal | 0 | 8 |
| Rumänien | 0 | 3 |
| Slowakei | 0 | 4 |
| Slowenien | 1 | 5 |
| Spanien | 2 | 14 |
| Schweden | 2 | 11 |
| Vereinigtes Königreich | 4 | 17 |
| **Nichtmitgliedstaaten:** | | |
| Schweiz | 1 | 5 |
| **INSGESAMT** | **34** | **236** |

## Inspektionen der EFTA-Überwachungsbehörde, Stand 31.12.2011

| Land | Zahl der Inspektionen 01/2011-12/2011 (einschließlich Folgeinspektionen) | Gesamtzahl der Inspektionen 2004-2011 (einschließlich Folgeinspektionen) |
|---|---|---|
| Island | 2 | 9 |
| Norwegen | 4 | 35 |
| **INSGESAMT** | **6** | **44** |