

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt

KOM(2001) 575 endg.; Ratsdok. 12662/01

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 31. Oktober 2001 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 12. Oktober 2001 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 688/97 = AE-Nr. 972668,
Drucksache 261/00 = AE-Nr. 001249 und
Drucksache 72/01 = AE-Nr. 010316.

BEGRÜNDUNG

Die Herausforderung

1. Die am 11. September in New York und Washington verübten Verbrechen haben die internationale Gemeinschaft schwer getroffen und die Anfälligkeit unserer auf Freizügigkeit, freien Verkehr und freien Handel gegründeten Gesellschaften gegen Anschläge von Terroristen aufgedeckt, die diese Freiheiten nutzen, um sie zu zerstören. Wenn es eine Tätigkeit gibt, die diese Freiheiten am besten verkörpert, dann ist es der Flugverkehr, und so ist es nicht verwunderlich, dass er eine der bevorzugten Zielscheiben für solche blindwütigen, menschenverachtenden Anschläge ist. Das Medienecho, das zudem jeder Zwischenfall bei dieser Verkehrsart findet, bietet im übrigen den Terroristen die Arena, die sie suchen, um unsere Gesellschaften zu erschüttern und das Vertrauen in sie zu untergraben. Daher ist es unerlässlich, dass die Luftverkehr betreibenden Nationen dieser erneuten Bedrohung eine exemplarische Antwort erteilen, um das Vertrauen der Öffentlichkeit wieder herzustellen und zur Erhaltung dieses Wirtschaftszweiges beizutragen.
2. Zu diesem Zweck haben die Staats- und Regierungschefs, die Präsidentin des Europäischen Parlaments, der Präsident der Kommission und der Hohe Vertreter für die gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik am Tag nach diesen Anschlägen beschlossen, dass die Europäische Union die dringend gebotenen Maßnahmen trifft, um diesen neuen Herausforderungen entgegenzutreten. Der am selben Tage zusammengetretene Rat der Europäischen Union hat seinerseits die Verkehrsminister aufgefordert¹ zu prüfen, welche Maßnahmen zur Gewährleistung der Flugsicherheit getroffen wurden und um welche Maßnahmen diese ergänzt werden müssten.
3. Der Rat „Verkehr“, der am 14. September zu einer Sondertagung zusammengetreten ist, hat es in seinen Schlussfolgerungen² unter anderem für erforderlich erklärt, alle im Dokument 30 der ECAC vorgesehenen wesentlichen Maßnahmen zur Vorbeugung verbrecherischer Taten gegen die Zivilluftfahrt vollständig durchzuführen.
4. Der Europäische Rat hat schließlich auf seiner Sondertagung vom 21. September den Rat „Verkehr“, ersucht, auf seiner Tagung am 15. Oktober die erforderlichen Maßnahmen zur Verstärkung der Sicherheit des Luftverkehrs zu ergreifen. Diese Maßnahmen sollen insbesondere Folgendes betreffen:
 - Klassifizierung der Waffen,
 - fachliche Ausbildung der Besatzungen,
 - Kontrolle des aufgegebenen Gepäcks und seine kontinuierliche Überwachung,
 - Schutzvorkehrungen hinsichtlich der Zugänglichkeit des Cockpits,
 - Qualitätskontrolle bei den Sicherheitsmaßnahmen der Mitgliedstaaten.

Die effektive und einheitliche Anwendung der Flugsicherheitsvorschriften soll insbesondere durch eine gegenseitige Begutachtung („peer review“) gewährleistet werden, die unverzüglich eingerichtet werden soll.

¹ SN 54/1/01 REV 1
² SN 57/2/01 REV 2

Wirksame Antwort der Gemeinschaft

5. Seit den Terroranschlägen in den siebziger und achtziger Jahren ist es den Mitgliedstaaten stets gelungen, im Rahmen ihrer Zusammenarbeit in der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) angemessen zu reagieren. So ist trotz der Vervielfachung des Passagieraufkommens und der Verdopplung der Flüge zwischen 1970 und 1999 die Zahl der Anschläge auf die Sicherheit des Flugverkehrs von 100 auf 6 und die Zahl der Opfer von 92 auf 0 zurückgegangen.
6. Im übrigen hing das Ausmaß der Bedrohung oftmals von der Staatszugehörigkeit der Fluggesellschaften sowie von der des Start- und Zielflughafens ab, was eher dafür sprach, Präventivmaßnahmen von Fall zu Fall je nach Bedrohung zu treffen, statt gemeinsame Aktionen durchzuführen.
7. Daher hat sich die Gemeinschaft des Problems der äußeren Sicherheit nur indirekt durch Legislativvorschläge der Kommission im Bereich der Besatzungsausbildung (Vorschlag für eine Richtlinie über Sicherheitsanforderungen für Flugbegleiter³, Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt⁴) oder über Berichte über Ereignisse in der Zivilluftfahrt (Vorschlag für eine Richtlinie über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt⁵) angenommen.
8. Die jüngsten Ereignisse haben gezeigt, dass sich die Lage radikal verändert hat und wir künftig in der Gemeinschaft alle der gleichen Bedrohung ausgesetzt sind, da ein beliebiges Flugzeug von einem beliebigen Flughafen aus entführt und als Bombe gegen eine beliebige Stadt in seiner Reichweite eingesetzt werden kann. Daher betreffen die Vorkehrungen auf den Flughäfen uns allesamt und können nicht mehr nur den lokalen oder nationalen Behörden überlassen bleiben, in deren Hoheitsgebiet der betreffende Flughafen liegt.
9. Dieser Zusammenhang kam bei den Erörterungen in den oben genannten Gremien deutlich zur Sprache. Aufgrund dessen wurde festgestellt, dass künftig alle die gleichen Maßnahmen (die des Dokuments 30) sowohl für Flüge ins Ausland als auch für Inlandsflüge treffen müssen und dass ein kollektiver Mechanismus für die gegenseitigen Begutachtung (peer review) ihrer Durchführung eingerichtet werden muss.
10. Nach Auffassung der Kommission lassen sich diese Ziele am besten mit den Mitteln erreichen, die der Kommission bereits zur Verfügung stehen und die sich in vielen anderen Bereichen bewährt haben.
11. Das Problem ist im Grunde ähnlich wie bei der technischen Luftfahrtsicherheit, so dass die gleichen Lösungen verwendet werden können, um einen einheitlichen, möglichst großen Schutz für alle unsere Bürger zu gewährleisten.
12. Dazu genügt es, gemeinsame Normen zu erlassen und Möglichkeiten zur Überwachung ihrer Anwendung zu schaffen. Die Gemeinschaftsdisziplin und die Mechanismen des Vertrages leisten das Übrige.

³ KOM(2000) 121 endg. vom 24.3.2000

⁴ KOM(1997) 382 endg. vom 22.7.1997, geändert durch KOM(1999) 68 endg. vom 5.3.1999

⁵ KOM(2000) 847 und KOM(2001) 532

13. Dieser Ansatz bietet zudem weitere Vorteile. Dank der Assoziierungsverträge, die die Gemeinschaft mit zahlreichen europäischen Staaten geschlossen hat (Europäischer Wirtschaftsraum, Abkommen zwischen der EU und der Schweiz, Übereinkommen über den gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum), würde durch die Einbeziehung dieser Normen in den gemeinschaftlichen Besitzstand derselbe Schutz auf den größten Teil des europäischen Kontinents ausgedehnt.
14. Des Weiteren ließe sich aufgrund des gegenseitigen Vertrauens, das durch ein kollektives Überprüfungsverfahren geschaffen würde, auf die Wiederholung der Kontrollen, denen Fluggäste, Gepäck und Fracht in einem Gemeinschaftsflughafen unterzogen wurden, verzichten, wenn diese sich in einem anderen Gemeinschaftsflughafen im Transitverkehr befinden, ohne dass dies die Sicherheit beeinträchtigte.
15. Auf diese Weise könnte es gelingen, den Verwaltungsaufwand der Fluggesellschaften insofern zu verringern, als diese nur noch einem einzigen Mitgliedstaat gegenüber nachweisen müssen, dass sie die ihnen obliegenden Maßnahmen durchführen.
16. Angesichts der Lage und der dringenden Notwendigkeit, das Vertrauen der Öffentlichkeit in den Flugverkehr wieder herzustellen, ist die Kommission auch zu dem Schluss gelangt, dass der Erlass gemeinsamer Regeln und die Einrichtung von Mechanismen zur Überwachung ihrer effektiven, einheitlichen Anwendung trotz der Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten hinsichtlich der Aufteilung der Verantwortung für solche Sicherheitsvorkehrungen am besten im Wege der Verordnung geschehen sollte, nicht jedoch durch eine Richtlinie, deren Umsetzung zu lange auf sich warten ließe. Da es sich im Wesentlichen um gemeinsame Normen zur Gewährleistung der Flugsicherheit handelt, stützt sich diese Verordnung natürlicherweise auf die Verkehrspolitik und auf Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag.

Schrittweiser Ansatz

17. Da, wie vorstehend erläutert, ein Konsens darüber besteht, dass die im Dokument 30 der ECAC vorgesehenen wesentlichen Maßnahmen die Grundlage der Gemeinschaftsaktion darstellen, wird vorgeschlagen, dessen Bestimmungen in das Gemeinschaftsrecht aufzunehmen.
18. Allerdings gehen diese Maßnahmen so ins Einzelne, dass eine Überwachung ihrer Durchführung unmöglich ist, so dass dafür detaillierte technische Durchführungsbestimmungen erlassen werden müssen, die dermaßen technisch sind, dass sie sich kaum für das herkömmliche Rechtsetzungsverfahren eignen. Daher sollte die Kommission ermächtigt werden, mit Unterstützung eines Ausschusses von Vertretern der Mitgliedstaaten die notwendigen Durchführungsvorschriften aufzustellen. Dazu hat sie die detaillierten technischen Spezifikationen zu verwenden, die von der ECAC für die Anwendung der Vereinbarung entwickelt wurden, an der sie gerade arbeitet.
19. Bekanntlich werden zwar einige dieser Maßnahmen bereits in den Mitgliedstaaten durchgeführt, wie die Überwachung der Sicherheitszonen und die Kontrolle von Fluggästen und Gepäck, andere jedoch nur hier und da, wie die Kontrolle des aufgegebenen Gepäcks und der Fracht. Eine effektive, einheitliche Durchführung all dieser Maßnahmen ist also nicht sofort möglich, sondern erfordert eine realistische, schrittweise Einführung, die genügend Zeit lässt, um Personal einzustellen und zu schulen und die Infrastruktur anzupassen.

20. Angesichts der großen Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten hinsichtlich der Aufteilung der Verantwortung für die Sicherheitsvorkehrungen kommt es darauf an, dass jeder ein nationales, auf seine eigenen Einrichtungen zugeschnittenes Durchführungsprogramm aufstellt und eine zuständige Behörde für die erforderlichen Koordinierung benennt.
21. Daher wird die Gemeinschaft auf Ersuchen des Europäischen Rates vom 21. September 2001 durch folgende Maßnahmen die Voraussetzungen für die Gewährleistung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt schaffen:
 - Überwachung des Zugangs zu den Sicherheitsbereichen der Flughäfen und zu den Luftfahrzeugen,
 - Kontrolle der Fluggäste und ihres Handgepäckes,
 - Kontrolle und kontinuierliche Überwachung des aufgegebenen Gepäcks,
 - Kontrolle von Fracht und Postsendungen,
 - Schulung des Bodenpersonals,
 - Festlegung der Merkmale der für die genannten Kontrollen eingesetzten Geräte,
 - Klassifizierung der Waffen und anderen Gegenstände, die nicht mit an Bord der Luftfahrzeuge und in die Sicherheitsbereiche der Flughäfen mitgenommen werden dürfen.
22. Es kann jedoch sein, dass in einigen außergewöhnlichen Fällen die gemeinsamen Maßnahmen bei einer punktuellen Bedrohung bestimmter Flüge nicht ausreichen. Daher müssen die Mitgliedstaaten zusätzliche Maßnahmen ergreifen dürfen, um solchen Ereignissen zu begegnen. Da dies aber die vom Europäischen Rat empfohlene Einheitlichkeit nicht unnötig beeinträchtigen darf, muss diese Flexibilität einem gemeinschaftlichen Kontrollmechanismus unterliegen, der es gestattet, entweder die überall geltenden Vorkehrungen anzupassen oder aber ungerechtfertigte nationale Alleingänge zu beenden.
23. Wie der Rat betont hat, tragen die ECAC-Maßnahmen indessen der weiteren Entwicklung der Bedrohung nicht Rechnung. Daher sollen die gemeinsamen Normen in dem Maße durch zusätzliche Vorschriften ergänzt werden, wie diese von der ECAC oder den anderen internationalen Organisationen ausgearbeitet werden, die begonnen haben, wirksame Maßnahmen zur Abwendung jedweder vorstellbaren Bedrohung zu entwickeln.
24. Außerdem muss ein effizientes Kontrollverfahren eingerichtet werden, das auch zur Verbreitung vorbildlicher Verfahren beiträgt. Obwohl er nur im Kleinmaßstab getestet wurde (nur sechs Kontrollen), bildet der von der ECAC vorgesehene Mechanismus, zu dessen weltweiter Verbreitung der Rat „Verkehr“ uns aufgefordert hat (vgl. Schlussfolgerungen des Rates vom 14. September), eine gute Grundlage dafür. Dazu müssen die Mitgliedstaaten eine Behörde benennen, die für die Koordinierung der Maßnahmen und die Einführung eines Qualitätskontrollverfahrens bei jeder Fluggesellschaft und auf jedem Flughafen zuständig ist. Diese Verfahren werden ihrerseits zentral von multinationalen Inspektorenteams überprüft, die dafür eigens geschult werden und deren Berichte es den Mitgliedstaaten erlauben, die Mängel zu korrigieren, und der Kommission die Möglichkeit bieten, ihre Verantwortung als Hüterin der Verträge

auszuüben. Die Verordnung muss daher die Grundlagen für ein solches vom Europäischen Rat gefordertes Verfahren der gegenseitigen Begutachtung (peer review) schaffen.

25. Nach einer ersten Beurteilung anhand des beigefügten Finanzbogen muss innerhalb der Kommission ein Inspektionsgremium eingerichtet werden, das über eigenes Personal (vier Stellen) verfügt, um die Betreuung und logistische Unterstützung der von den Mitgliedstaaten entsandten Inspektoren sicherzustellen, die sich aus den für die nationale Qualitätskontrolle zuständigen Behörden rekrutieren. Diese in zwei Gruppen von je vier Personen aufgeteilten Inspektoren sollten 70 bis 80 Flughäfen pro Jahr, also 20% der Gemeinschaftsflughäfen überprüfen, was ausreicht, um den Stand der Sicherheitsvorkehrungen festzustellen und etwaige Schwächen aufzudecken. Die Betriebskosten dieses Überprüfungsverfahrens (Personal, Schulung und Dienstreisekosten) sollten sich die Mitgliedstaaten und die Gemeinschaft teilen.
26. Wegen der Dringlichkeit der Angelegenheit ist es nach Auffassung der Europäischen Rates allerdings geboten, das vorstehend beschriebene Kontrollverfahren sofort einzuführen, um prüfen zu können, ob die Mitgliedstaaten tatsächlich, wie angekündigt, alle im Dokument 30 der ECAC vorgesehenen Maßnahmen durchführen. Die Kommission hat daher beschlossen, in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden die dafür notwendigen Maßnahmen zu treffen. Sie wird eine Gruppe von Fachleuten aus den Mitgliedstaaten einsetzen, welche die Modalitäten dieser Inspektionen ausarbeiten soll, und die dafür notwendigen finanziellen und personellen Mittel bereitstellen.
27. Mit den oben beschriebenen Maßnahmen sollte es möglich sein, den weitaus meisten Forderungen des Europäischen Rates nachzukommen, wobei diejenigen bezüglich der Schulung der Besatzungen und des Cockpit-Zugangs andere Rechtsinstrumente erfordern, da sie nicht die auf den Flughäfen zu treffenden Vorkehrungen betreffen. Wie oben ausgeführt, werden die von der Kommission dafür ausgearbeiteten Vorschläge zur Zeit im Rat und im Europäischen Parlament geprüft (vgl. Nr. 8). Im übrigen sollte die Sicherheit der Telekommunikationsnetze, die für die verschiedenen Bereiche der Zivilluftfahrt, insbesondere die anfälligsten wie die Flugleitsysteme, benutzt werden, überdacht werden.
28. Schließlich sei darauf hingewiesen, dass die Kommission nur auf jenen Gebieten Rechtsvorschriften erlassen kann, für die sie zuständig ist. Sie ist daher nicht befugt, Drittlandsflughäfen Maßnahmen für Flüge vorzuschreiben, deren Ziel Gemeinschaftsflughäfen sind oder die das Gebiet der Gemeinschaft kreuzen. Daher müssen auf bilateraler oder multilateraler Ebene die erforderlichen Übereinkünfte getroffen werden, damit die Sicherheit des zivilen Flugverkehrs überall in der Welt gewährleistet ist. Aktionen dieser Art wurden bereits im Rahmen der ICAO auf ihrer letzten Versammlung eingeleitet. Die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten haben im Einvernehmen mit den anderen europäischen ECAC-Mitgliedern vorgeschlagen, dass die Normen des Anhangs 17 des Chicagoer Übereinkommens verschärft werden und dass die ICAO analog zu den in Europa laufenden Bestrebungen die entsprechenden Befugnisse erhält, um deren effektive Anwendung zu überwachen. Die Kommission wird die notwendigen Maßnahmen vorschlagen, um diese Aktion auf allen erforderlichen Ebenen weiter zu verfolgen.
29. Unbeschadet der oben beschriebenen Maßnahmen muss die Entwicklung von Zukunftstechnologien weiter vorangetrieben werden, um eine bessere Prävention und die schrittweise Einführung neuer Korrekturmaßnahmen zu ermöglichen. Es sollte nach

Technologien für eine bessere Sicherheitsausrüstung der Flughäfen und sicherere Flugtelekommunikationsnetze sowie für Bordsysteme (z. B. umfassende Antikollisionssysteme für Flugzeuge⁶) geforscht werden. Im Sechsten FuE-Rahmenprogramm wird eine besondere Forschungsaktion dafür vorgesehen. Künftige Systeme sollten dem wachsenden Bedarf des Flugverkehrs Rechnung tragen.

Schlussfolgerungen

Die jüngsten Anschläge zeigen, dass alle Mitgliedstaaten nunmehr der gleichen terroristischen Bedrohung ausgesetzt sind und sich dagegen gemeinsam wappnen müssen. Dazu bedarf es gemeinsamer, auf den ECAC-Arbeiten aufbauender Vorkehrungen, die effektiv und einheitlich getroffen werden müssen.

Dieser Herausforderung kann am besten dadurch begegnet werden, dass die Gemeinschaft ihre Befugnisse nutzt, wie sie dies bereits in so manchen anderen Bereichen praktiziert hat, in denen ähnliche Probleme aufgetreten sind, und auf Empfehlung des Europäischen Rates nun auch im Bereich der äußeren Sicherheit des Flugverkehrs tätig wird.

Die Kommission ersucht das Europäische Parlament und den Rat, dem beiliegenden Verordnungsentwurf zuzustimmen, der gemeinsame Normen zur Gewährleistung der äußeren Sicherheit der Zivilluftfahrt enthält, der Kommission die notwendigen Befugnisse für eigene Durchführungsmaßnahmen zur Erleichterung ihrer Anwendung überträgt und einen kollektiven Mechanismus zur Überwachung dieser Anwendung schafft.

Parallel dazu wird die Kommission unverzüglich eine gegenseitige Begutachtung der effektiven, einheitlichen Anwendung der Maßnahmen zur Sicherung des Flugverkehrs einrichten. Darüber hinaus wird sie Maßnahmen vorschlagen, die den Schutz der Bürger der Europäischen Union überall in der Welt gewährleisten sollen und die im Wege bilateraler oder multilateraler Abkommen getroffen werden können.

⁶ Die meisten Zivillflugzeuge sind zur Zeit mit Antikollisionssystemen wie GPWS (Bodenannäherungswarngerät - zur Vermeidung von Bodenkollisionen), TCAS (Verkehrsalarm- und Kollisionsvermeidungssystem - zur Vermeidung von Kollisionen in der Luft) und SMGCS (Leit- und Lenksystems für Bewegungen am Boden - zur Leitung des rollenden Flugzeugs) ausgerüstet. Die Forschungsarbeiten sollten sich auch auf ein System zur Vermeidung von Kollisionen mit künstlichen Objekten in der Luft konzentrieren.

2001/0234 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission⁷,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁸,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁹,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags¹⁰,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die kriminellen Handlungen, die am 11. September 2001 in New York und Washington verübt wurden, zeigen, dass der Terrorismus eine der größten Bedrohungen für die Ideale der Demokratie und der Freiheit und für den Frieden darstellt, die die grundlegenden Werte der Europäischen Union sind.
- (2) Es sollte gewährleistet werden, dass europäische Bürger in der Zivilluftfahrt jederzeit ein einheitliches hohes Schutzniveau genießen, indem unrechtmäßige Eingriffe verhindert werden.
- (3) Dafür sollten ungeachtet der Maßnahmen, die aufgrund von Titel VI des Vertrags über die Europäische Union zu ergreifen sind, gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit des zivilen Luftverkehrs erlassen und Maßnahmen zu ihrer wirksamen und einheitlichen Anwendung in der Gemeinschaft ergriffen werden. Der Kommission sollten Exekutivbefugnisse für die Verabschiedung der dafür erforderlichen einzelnen Durchführungsmaßnahmen übertragen werden.
- (4) Gemeinsame Vorschriften für die Luftsicherheit sollten voll im Einklang mit der Grundrechte-Charta der Europäischen Union stehen.

⁷ ABl. C vom, S. .

⁸ ABl. C vom, S. .

⁹ ABl. C vom, S. .

¹⁰ ABl. C vom, S. .

- (5) Die verschiedenen Tätigkeiten in der Luftverkehrsbranche sind nicht den gleichen Bedrohungen ausgesetzt; daher müssen die einzelnen Durchführungsmaßnahmen sorgfältig an die für jede Tätigkeit gegebenen besonderen Bedingungen angepasst werden.
- (6) Das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt sieht Mindestnormen zur Gewährleistung der Sicherheit in der Zivilluftfahrt vor.
- (7) Da an der Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen auf nationaler Ebene viele verschiedene Parteien beteiligt sind, muss jeder Mitgliedstaat eine Behörde benennen, die für die Koordinierung und Überwachung der Durchführung von Programmen für die Luftsicherheit zuständig ist.
- (8) Die Mitgliedstaaten erhalten die erforderliche Flexibilität, um ihr Sicherheitsprogramm an besondere Umstände anzupassen, nachdem die Kommission geprüft hat, dass solche Maßnahmen nicht über das in Anbetracht dieser Umstände erforderliche und angemessene Maß hinausgehen.
- (9) Für die wirksame und einheitliche Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen ist es notwendig, auf nationaler Ebene Verfahren für eine angemessene Qualitätskontrolle einzuführen und zur Überprüfung der Wirksamkeit der einzelnen nationalen Verfahren eine gegenseitige Begutachtung („peer review“) unter der Leitung der Kommission vorzusehen.
- (10) Gemäß Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse sollten Maßnahmen zur Durchführung dieser Verordnung je nach Einzelfall gemäß den Verfahren des Artikels 3 oder des Artikels 5 des Beschlusses erlassen werden.
- (11) Die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Festlegung und einheitliche Anwendung gemeinsamer Vorschriften für die Luftsicherheit, können auf der Ebene der Mitgliedstaaten, im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nach Artikel 5 des Vertrags, nicht in ausreichendem Maße erreicht werden; sie sind, in Anbetracht der europaweiten Geltung dieser Verordnung, besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen. Diese Verordnung beschränkt sich auf die zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mindestvorschriften und geht nicht über das dazu erforderliche Maß hinaus -

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1
Ziele

1. Hauptziel dieser Verordnung ist die Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus durch das Ergreifen von Maßnahmen zur Verhinderung unrechtmäßiger Eingriffe in die Zivilluftfahrt.
2. Weitere Ziele sind
 - (a) die Erleichterung des freien Waren- und Personenverkehrs durch die einheitliche

Durchsetzung gemeinsamer Normen;

- (b) die Schaffung einer Grundlage für die einheitliche Durchführung der einschlägigen Bestimmungen des Abkommens von Chicago, indem die Bestimmungen seines Anhangs 17 in dieser Verordnung und den entsprechenden Durchführungsvorschriften gebührend berücksichtigt werden.
3. Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Ziele sollen erreicht werden durch
- (a) die Festlegung von gemeinsamen Normen für Sicherheitsmaßnahmen auf Flughäfen und von technischen Spezifikationen für Ausrüstungen für die Luftsicherheit;
 - (b) die Schaffung geeigneter Verfahren, um die Einhaltung der Vorschriften zu überwachen.

Artikel 2 *Begriffsbestimmungen*

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- (a) „Flugsicherungseinrichtung“ eine physische Einrichtung für die Erbringung von Diensten, die zur Erleichterung des Flugverkehrs notwendig sind, beispielsweise Flugverkehrsmanagement, Flugwetterdienst und Flugfernmeldedienst;
- (b) „Flughafen“ jeden Bereich in einem Mitgliedstaat, der für den gewerblichen Flugbetrieb zur Verfügung steht;
- (c) „Abkommen von Chicago“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt und seine Anhänge;
- (d) „Sicherheit“ die Kombination von Maßnahmen sowie von personellen und natürlichen Ressourcen, die dazu dienen, die Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen.

Artikel 3 *Geltungsbereich*

Die Maßnahmen dieser Verordnung gelten für alle Flughäfen und sonstigen Flugsicherungseinrichtungen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten.

Artikel 4 *Gemeinsame Normen*

1. Die gemeinsamen Normen für Sicherheitsmaßnahmen auf Flughäfen und die technischen Spezifikationen für Ausrüstungen für die Luftsicherheit sind im Anhang zu dieser Verordnung niedergelegt.
2. Die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung und technischen Anpassung der in Absatz 1 genannten gemeinsamen Normen und technischen Spezifikationen werden nach dem Verfahren des Artikels 8 Absatz 3 erlassen, wobei den verschiedenen Betriebsformen gebührend Rechnung zu tragen ist.

Artikel 5

Nationales Sicherheitsprogramm für die Zivilluftfahrt

1. Jeder Mitgliedstaat beschließt ein nationales Sicherheitsprogramm, um zu gewährleisten, dass die in Artikel 4 Absatz 1 genannten gemeinsamen Normen und die nach Artikel 4 Absatz 2 erlassenen Maßnahmen ab dem in diesen Maßnahmen festgelegten Zeitpunkt angewandt werden.
2. Jeder Mitgliedstaat benennt eine Behörde, die für die Koordinierung und Überwachung der Durchführung des Sicherheitsprogramms zuständig ist.

Artikel 6

Strengere Maßnahmen

Den Mitgliedstaaten steht es frei, Maßnahmen anzuwenden, die strenger sind als die Maßnahmen dieser Verordnung. In diesem Fall teilen sie der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten die Art dieser Maßnahmen und die Gründe hierfür mit. Sollten diese Maßnahmen nach Auffassung der Kommission diskriminierend oder unnötig restriktiv und in Anbetracht der besonderen Umstände ungerechtfertigt sein, so kann sie nach den Verfahren des Artikels 8 Absatz 2 entscheiden, dass die Maßnahmen aufgehoben werden.

Artikel 7

Überwachung der Einhaltung der Vorschriften

1. Die Spezifikationen für das von den Mitgliedstaaten einzuführende Qualitätskontrollverfahren werden gemäß Artikel 8 Absatz 3 verabschiedet. Dieses Verfahren stützt sich auf bestbewährte Methoden und erlaubt es, Mängel rasch aufzuspüren und zu beheben.
2. Die Kommission führt zusammen mit den zuständigen Behörden Inspektionen durch, um die Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung durch die Mitgliedstaaten zu überwachen. Die Verfahren für die Durchführung derartiger Inspektionen werden gemäß Artikel 8 Absatz 3 beschlossen.
3. Die Bediensteten, die von der Kommission mit der Durchführung von Inspektionen gemäß Absatz 2 beauftragt werden, üben ihre Befugnisse durch Vorlage einer schriftlichen Vollmacht aus, in der Gegenstand und Zweck der Inspektion sowie das Datum ihres Beginns angegeben sind. Die Kommission unterrichtet den betreffenden Mitgliedstaat rechtzeitig über die bevorstehende Inspektion und die Identität der bevollmächtigten Bediensteten. Der betreffende Mitgliedstaat verweigert sich solchen Inspektionen nicht und stellt sicher, dass betroffene Stellen und Personen sich den Inspektionen ebenfalls nicht verweigern.
4. Die Kommission übermittelt die Inspektionsberichte dem betreffenden Mitgliedstaat, der innerhalb von drei Monaten nach der Unterrichtung mitteilt, welche Maßnahmen zur Behebung eventueller Mängel ergriffen wurden. Der Bericht und die Antwort der zuständigen Behörde werden dem nach Artikel 8 Absatz 1 eingesetzten Ausschuss übermittelt.
5. Die Inspektionsberichte und die Antwort der Mitgliedstaaten sind vertraulich.

Artikel 8

Ausschuss

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Beratungsverfahren nach Artikel 3 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikeln 7 und 8 anzuwenden.
3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikeln 7 und 8 anzuwenden.
4. Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird auf einen Monat festgesetzt.

Artikel 9

Veröffentlichung von Informationen

Die Kommission veröffentlicht jährlich einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung und die Lage in der Gemeinschaft in Bezug auf die Luftsicherheit, wobei sie Schlussfolgerungen aus den Inspektionsberichten zieht.

Artikel 10

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG

Gemeinsame Normen für Sicherheitsmaßnahmen und technische Spezifikationen für Ausrüstungen für die Luftsicherheit

1. SICHERHEITSMASSNAHMEN AUF FLUGHÄFEN

1.1 Anforderungen an die Flughafenplanung

Bei der Auslegung von Flughäfen, Fluggastgebäuden, Frachtabfertigungsgebäuden und anderen Flughafengebäuden mit direktem Zugang zur Luftseite sind die grundlegenden Anforderungen bezüglich folgender Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

- a) Sicherheitsmaßnahmen für Fluggäste einschließlich Handgepäck, aufgegebenem Gepäck und dessen Kennzeichnung;
- b) Sicherheitsmaßnahmen für Fracht, Expresssendungen, Post und Versorgungsgüter;
- c) Schutz und kontrollierter Zugang zu
 - i) abgeschirmten Bereichen von Abfertigungsgebäuden,
 - ii) getrennten Abfertigungsbereichen für die Abfertigung und das Anbordgehen von besonders gefährdeten Fluggästen,
 - iii) der Luftseite,
 - iv) anderen sicherheitsempfindlichen Bereichen und Einrichtungen;
- d) effizienter Einsatz von Sicherheitsausrüstungen.

1.2 Kontrolle des Zugangs zur Luftseite, zu sonstigen nicht allgemein zugänglichen Bereichen von Flughäfen und zu Luftfahrzeugen

1.2.1 Abgrenzung zwischen Landseite und Luftseite

Landseitige und luftseitige Bereiche sind voneinander abzugrenzen. Übergänge zwischen diesen Bereichen sind durch bewachte Zugänge und/oder abgeschlossene oder bewachte Türen, die in unregelmäßigen Abständen überprüft werden, zu sichern.

1.2.2 Abfertigungsgebäudebereiche

Alle Abfertigungsgebäudebereiche, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, sind ständig zu überwachen. Abfertigungsgebäude sind durch Streifen zu sichern, und Fluggäste und andere Personen sind durch Sicherheitspersonal zu überwachen. Die Luftfahrtunternehmen sind anzuhalten und dabei zu unterstützen, die Kontrolle über ihnen landseitig zugewiesene Bereiche und über ihre Fluggäste luftseitig auszuüben.

1.2.3 Sonstige öffentliche Bereiche

Es sind Mittel für die Kontrolle des Zugangs zu öffentlichen Bereichen in der Nähe von Luftfahrzeugbewegungsflächen (Aussichtsplattformen, Flughafenhotels und Parkplätzen) bereitzustellen. Für den Fall einer Verschärfung der Bedrohungslage sind Vorkehrungen für

eine kurzfristige Schließung solcher öffentlichen Bereiche zu treffen. Die Bereiche sind durch Streifengänge von Sicherheitspersonal zu sichern, solange sie der Öffentlichkeit zugänglich sind.

1.2.4 Kontrolle des Zugangs zur Luftseite

1.2.4.1 Der Zugang zur Luftseite und anderen nicht allgemein zugänglichen Bereichen ist jederzeit zu kontrollieren, um den Zutritt Unbefugter zu verhindern und sicherzustellen, dass kein Gegenstand an Bord eines Luftfahrzeugs gebracht werden kann, der zu einem unrechtmäßigen Eingriff benutzt werden kann. Solche Gegenstände sind beispielhaft in Anhang A aufgeführt.

1.2.4.2 An jedem Flughafen, an dem wegen der Zahl der Beschäftigten kein unmittelbares persönliches Erkennen aller Mitarbeiter möglich ist, ist das gesamte am Flughafen beschäftigte oder häufig am Flughafen verkehrende Personal (einschließlich der Beschäftigten des Flughafens und der Luftfahrtunternehmen sowie anderer Unternehmen und Stellen) mit Ausweisen auszustatten. Die Ausweise haben ein Lichtbild des Inhabers und eine durch Farbcodes oder auf andere Weise erfolgende Angabe der Flughafenbereiche aufzuweisen, zu denen der Inhaber Zutritt hat. Der Ausweis ist mit einer manipulationssicheren Klarsichthülle auszustatten und muss sichtbar getragen werden können. Die Geltungsdauer des Ausweises ist zu begrenzen. Eine Sicherheitsüberprüfung vor der Ausgabe ist anzustreben; in jedem Fall sind die Arbeitgeber jedoch darauf hinzuweisen, vor der Einstellung von Personal geeignete Überprüfungen vorzunehmen.

1.2.4.3 Der Ausweis ist jederzeit sichtbar zu tragen.

1.2.4.4 Der Flughafenbetreiber stellt Passierscheine für Fahrzeuge aus, die zwischen Landseite und Luftseite verkehren müssen. Der Passierschein ist auf das betreffende Fahrzeug bezogen und an einer gut sichtbaren Stelle des Fahrzeugs anzubringen. Anderen Fahrzeugen, die Zufahrt zur Luftseite erhalten müssen, ist die Zufahrt nur nach Überprüfung und Ausstellung eines zeitweiligen Passierscheins zu gewähren. Lediglich Fahrzeuge im Notfalleinsatz können von diesen Anforderungen ausgenommen werden.

1.2.4.5 Ausweise und Fahrzeugpassierscheine sind an allen Zugängen zur Luftseite zu überprüfen, entweder mittels Sichtprüfung durch Sicherheitspersonal oder elektronisch durch ein automatisiertes System, das mindestens genauso wirksam sein muss.

1.2.4.6 Fahrzeuge und Versorgungsgüter, die auf die Luftseite oder in andere nicht allgemein zugängliche Bereiche verbracht werden, sind stichprobenartig zu überprüfen.

1.2.5 Zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen in Vorfeldbereichen und anderen nicht allgemein zugänglichen Bereichen

1.2.5.1 Vorfeldbereiche, andere Betriebsbereiche, die Umzäunung und angrenzende Bereiche außerhalb der Umzäunung, einschließlich der Bereiche in unmittelbarer Umgebung der Start- und Landebahnschwellen und der Rollwege, sind durch häufige Streifengänge zu sichern, wobei Zeitpunkt, Weg und Verfahren der Streifengänge zu wechseln sind.

1.2.5.2 Vorfeldbereiche und andere Abstellflächen sind ausreichend zu beleuchten; die Beleuchtung muss auch besonders gefährdete Abschnitte der Flughafengrenzen erfassen.

1.2.5.3 Technik- und Instandhaltungsbereiche sind durch Zäune, Wachen, Streifen und Zugangskontrollen anhand von Ausweisen und Fahrzeugpassierscheinen zu schützen.

Ähnliche Maßnahmen sind zum Schutz der Umzäunung und von Anlagen zur Stromversorgung, Umspannstationen, Kontrolltürmen und anderen Gebäuden, die von der Flugsicherung genutzt werden, sowie von Kraftstoffversorgungsanlagen und Kommunikationseinrichtungen zu treffen. Besondere Maßnahmen sind zur Abwehr von Anschlägen gegen Kraftstoff- und Kommunikationseinrichtungen zu treffen.

1.2.6 Überprüfungen vor Abflug und im Transit

1.2.6.1 Vor dem Abflug von Luftfahrzeugen sind Sicherheitsüberprüfungen durchzuführen, mit denen Waffen, Sprengstoffe und Sabotagegerät oder andere gefährliche Gegenstände aufgespürt werden können, die an Bord platziert worden sein könnten.

1.2.6.2 Es sind geeignete Sicherheitsmaßnahmen und -einrichtungen zu schaffen, mit denen sichergestellt wird, dass keine Waffen, Sprengstoffe oder sonstigen gefährlichen Gegenstände an Bord von Luftfahrzeugen verbleiben, die bei einem Transitaufenthalt von aussteigenden Fluggästen zurückgelassen werden.

1.2.6.3 Es sind geeignete Kontrollsysteme zu betreiben, mit denen von Bord gegangene Transitfluggäste erfasst werden, die nach dem Transitaufenthalt nicht wieder an Bord gehen. Das Handgepäck und aufgegebene Gepäck solcher Transitfluggäste darf nicht weiterbefördert werden.

1.2.7 Kontrolle des Zugangs zu abgestellten Luftfahrzeugen

Die Verantwortlichkeit für die Kontrolle des Zugangs zu abgestellten Luftfahrzeugen ist festzulegen. Bei unbeaufsichtigten Luftfahrzeugen sollten die Türen verschlossen und die Treppen entfernt oder Fluggastbrücken abgezogen sein. Bei Überlegungen, wie der Zugang zu Luftfahrzeugen zu kontrollieren ist, können Maßnahmen des Flughafenbetreibers zum Schutz des Bereichs, in dem das Luftfahrzeug abgestellt ist, berücksichtigt werden (das Luftfahrzeug sollte wenn möglich nicht in der Nähe der Umzäunung oder anderen leicht überwindbaren Absperrungen und in gut ausgeleuchteten Bereichen abgestellt werden).

1.2.8 Sicherheitsmaßnahmen für die allgemeine Luftfahrt

1.2.8.1 Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt, die internationale Verkehrsflughäfen benutzen, sind nicht in unmittelbarer Nähe von Luftfahrzeugen abzustellen, für die Sicherheitsprogramme gelten, damit die Vorkehrungen dieser Programme nicht unterlaufen werden.

1.2.8.2 Es sind Vorkehrungen zur Trennung sicherheitskontrollierter Fluggäste auf Linien- oder Nichtlinienflügen von Insassen von Luftfahrzeugen der allgemeinen Luftfahrt zu treffen, wobei die folgenden Grundsätze und Methoden anzuwenden sind:

- a) auf größeren Flughäfen mit Linien- oder Nichtlinienflügen sind physische Vorkehrungen und/oder Sicherheitsmaßnahmen einzuführen, um ein Zusammenkommen von abfliegenden und ankommenden Insassen von Luftfahrzeugen der allgemeinen Luftfahrt mit anderen bereits sicherheitskontrollierten Fluggästen zu verhindern;
- b) wenn möglich passieren abfliegende und ankommende Insassen von Luftfahrzeugen der allgemeinen Luftfahrt ein getrenntes Abfertigungsgebäude für die allgemeine Luftfahrt und werden auf dem Vorfeld beim Ein- und Aussteigen von anderen sicherheitskontrollierten Fluggästen getrennt oder in einem besonderen Bus oder PKW unter ständiger Aufsicht befördert;

c) steht kein getrenntes Abfertigungsgebäude zur Verfügung, gilt für Insassen von Luftfahrzeugen der allgemeinen Luftfahrt:

- i) entweder passieren sie einen getrennten Teil des Abfertigungsgebäudes und werden zu und von ihrem Luftfahrzeug auf dem Vorfeld begleitet oder per Bus/PKW befördert
- ii) oder sie unterliegen einer Sicherheitskontrolle, bevor sie den abgeschirmten Bereich des Abfertigungsgebäudes betreten, wenn ein Betreten dieses Bereichs unvermeidlich ist,
- iii) oder sie unterliegen je nach örtlichen Gegebenheiten anderen Sicherheitsmaßnahmen, mit denen dieselbe Wirkung erzielt wird.

1.3 Sicherheitsmaßnahmen für Fluggäste, Gepäck, Post und Fracht

1.3.1 Sicherheitskontrollen für Fluggäste und Handgepäck

1.3.1.1 Sicherheitskontrollen für Fluggäste

Alle abfliegenden Fluggäste und ihr Handgepäck sind vor dem Abflug mit internationalen Linien- oder Nichtlinienflügen einer Sicherheitskontrolle zu unterziehen um sicherzustellen, dass kein Gegenstand an Bord gebracht wird, der zu einem unrechtmäßigen Eingriff benutzt werden könnte. Solche Gegenstände sind beispielhaft in Anhang A aufgeführt.

1.3.1.2 Kontrolle von Fluggästen

Die Kontrolle der Fluggäste kann durch Abtasten von Hand oder mit Metalldetektoren erfolgen. Die Kontrolle kann am Abflugausgang erfolgen oder zentral am Eingang zu einem abgeschirmten Bereich. Zentrale Kontrollen sind jedoch nicht in Abfertigungsgebäuden vorzunehmen, in denen ankommende Fluggäste, die beim Abflug nicht gemäß den grundlegenden Anforderungen dieses Dokuments kontrolliert wurden, dieselben Bereiche betreten müssen wie bereits kontrollierte abfliegende Fluggäste.

1.3.1.3 Trennung von kontrollierten und nicht kontrollierten Fluggästen

Die Sicherheitsvorkehrungen an Flughäfen haben zu verhindern, dass abfliegende Fluggäste nach dem Punkt, an dem die Sicherheitskontrolle erfolgt, mit ankommenden Fluggästen zusammenkommen. Können die Fluggäste nicht physisch voneinander getrennt werden und haben ankommende Fluggäste ihr Luftfahrzeug an einem Flughafen bestiegen, an dem die Sicherheitsmaßnahmen nicht den grundlegenden Anforderungen dieses Dokuments entsprechen, dürfen ankommende Fluggäste nicht

- a) mit kontrollierten abfliegenden Fluggästen zusammenkommen, wenn sie keiner angemessenen Sicherheitskontrolle unterzogen wurden,
- b) auf einen anderen Flug umsteigen, bevor sie einer Sicherheitskontrolle unterzogen wurden.

1.3.1.4 Sicherheitsvorkehrungen bei potenziell gefährlichen Fluggästen

- a) Für die Flugbeförderung der im folgenden definierten drei Gruppen potenziell gefährlicher Fluggäste sind besondere Sicherheitsmaßnahmen einzuführen:

i) Abgeschobene Personen

Personen, die zuvor rechtmäßig oder unrechtmäßig in einen Staat eingereist sind und deren Ausreise von den zuständigen Behörden des betreffenden Staates förmlich angeordnet wurde.

ii) Personen, denen die Einreise verweigert wurde

Personen, denen die Einreise in einen Staat von den zuständigen Behörden verweigert wurde und die in den Staat, in dem sie die Reise angetreten haben, oder einen anderen Staat, in den sie einreisen dürfen, befördert werden.

iii) Personen in Haft

Personen, die sich in Untersuchungs- oder Strafhaft befinden und aus rechtlichen Gründen in einen anderen Staat zu befördern sind.

b) Die zuständigen Behörden (Polizei, Einwanderungs- und/oder Justizvollzugsbehörden) sollten das betroffene Luftfahrtunternehmen rechtzeitig schriftlich über die geplante Beförderung potenziell gefährlicher Fluggäste informieren. Das Luftfahrtunternehmen hat den verantwortlichen Luftfahrzeugführer des betreffenden Luftfahrzeugs entsprechend zu informieren.

c) Die schriftliche Information des Luftfahrtunternehmens und des verantwortlichen Luftfahrzeugführers gemäß Buchstabe b sollte folgende Angaben umfassen:

- i) Angaben zur Person;
- ii) Grund der Beförderung;
- iii) Begleitperson(en), falls zutreffend;
- iv) Risikobewertung durch die zuständigen Behörden;
- v) vorherige Sitzbelegung, falls erforderlich; sowie
- vi) Art der verfügbaren Dokumente.

d) Es sind die folgenden zusätzlichen Vorsichtsmaßnahmen zu treffen:

- i) Strenge Kontrolle potenziell gefährlicher Fluggäste und ihres Gepäcks;
- ii) Besteigen des Luftfahrzeugs vor allen anderen Fluggästen;
- iii) keine Platzierung auf einem Gangsitz oder Sitz neben einem Notausgang;
- iv) kein Alkoholausschank;
- v) ausreichende Zahl von Begleitpersonen, falls zutreffend;
- vi) Begleitpersonal sollte mit der Bordbesatzung kommunizieren können;
- vii) keine öffentliche Bekanntgabe der Flüge, auf denen potenziell gefährliche Fluggäste befördert werden;

viii) erforderliche Festhaltungsmittel sind bereitzustellen.

1.3.1.5 Durchsuchung oder Durchleuchtung von Handgepäck

Die Kontrolle des Handgepäckes sollte von Hand oder mit Röntgengeräten erfolgen. Für die Benutzung von Röntgengeräten gilt:

- a) Der Bediener muss sich vergewissern, dass keine verdächtigen Gegenstände vorhanden sind. Im Zweifelsfall muss das Handgepäckstück von Hand durchsucht werden.
- b) Mindestens 10 % aller Handgepäckstücke, die mit Röntgengeräten durchleuchtet werden, sind stichprobenartig von Hand zu durchsuchen.
- c) Das Bedienpersonal darf Röntgenbilder nicht länger als 20 Minuten ununterbrochen sichten und die Sichtung von Röntgenbildern erst nach weiteren 40 Minuten wieder aufnehmen.

1.3.2 Handhabung von aufgegebenem Gepäck

1.3.2.1 Aufgegebenes Gepäck ist so zu handhaben, dass Manipulationen zwischen Abfertigung und Verladung im Luftfahrzeug ausgeschlossen sind.

1.3.2.2 Unbeschadet Ziffer 1.3.7 gelten die folgenden Sicherheitsanforderungen für alle Direktflüge:

- a) Die Fluggäste sind darauf hinzuweisen, dass ihr Gepäck keine nicht deklarierten elektrischen oder elektronischen Geräte enthalten darf und ihr aufgegebenes Gepäck einer Sicherheitskontrolle unterzogen werden kann.
- b) Die Fluggäste sind darauf hinzuweisen, dass aufgegebenes Gepäck eventuell nicht befördert wird, falls bei einer Sicherheitskontrolle nicht deklarierte elektrische oder elektronische Geräte aufgespürt werden.
- c) Fluggäste, die Gepäck aufgeben, sind aufzufordern, zur Sicherheit des Fluges beizutragen, indem sie Erklärungen zu Eigentum, Beaufsichtigung und Inhalt ihres Gepäcks abgeben und insbesondere elektrische oder elektronische Geräte im Gepäck deklarieren. Falls die Ergebnisse der Befragung es erforderlich machen, sind Fluggast und Gepäck einer Sicherheitskontrolle zu unterziehen. Das Personal, das diese Befragung durchführt, muss entsprechend geschult sein.
- d) Aufgegebenes Gepäck ist mit Röntgengeräten, anderen technischen Mitteln oder von Hand zu kontrollieren, um so weit wie möglich sicherzustellen, dass es keinen Sprengsatz enthält.

1.3.2.3 Umgeladenes Gepäck und Transitgepäck ist den in Absatz 2 genannten Sicherheitsmaßnahmen zu unterziehen, sofern es nicht bereits an den Abflug- und Transitorten Maßnahmen unterzogen war, die denen gleichwertig sind, die durch diese grundlegenden Anforderungen vorgeschrieben werden. In anderen Fällen sind mindestens 5 % des umgeladenen Gepäcks von Flügen desselben Luftfahrtunternehmens (Online-Transfer) als auch von Flügen anderer Luftfahrtunternehmen (Interline-Transfer) mit Röntgengeräten, anderen technischen Mitteln oder von Hand zu kontrollieren.

1.3.3 Identifizierung aufgegebenen Gepäcks

1.3.3.1 Es sind Maßnahmen einzuführen, nach denen die Luftfahrtunternehmen folgende Verpflichtungen einzuhalten haben:

- a) Aufgegebenes Gepäck darf nur angenommen und befördert werden, wenn es ordnungsgemäß äußerlich so gekennzeichnet ist, dass eine Zuordnung zu dem jeweiligen Fluggast möglich ist.
- b) Es ist zu gewährleisten, dass der Fluggast, zu dem das Gepäck gehört, über ein Beförderungsdokument für den beabsichtigten Flug verfügt.
- c) Es ist sicherzustellen, dass aufgegebenes Gepäck vor dem Verladen in das Luftfahrzeug in einem Bereich des Flughafens bereitgestellt wird, zu dem nur befugte Personen Zugang haben.

1.3.3.2 Es sind Vorkehrungen zu treffen, mit denen sichergestellt wird, dass Fluggäste, die Gepäck aufgegeben haben, das Luftfahrzeug auch besteigen. Gepäck, das von seinem Besitzer getrennt wurde, darf erst nach Identifizierung durch seinen Besitzer oder nach durchgeführter Sicherheitskontrolle in ein Luftfahrzeug verladen werden.

1.3.3.3 Wird aufgegebenes Gepäck in Sonderfällen, auf Grund einer Risikobewertung oder wegen besonderer Umstände auf einem Flughafen anderen Sicherheitsmaßnahmen unterzogen, mit denen verhindert werden kann, dass Waffen oder andere Gegenstände eingeführt werden, die zu einem unrechtmäßigen Eingriff benutzt werden können, ist eine weitere Abstimmung der an Bord gehenden Fluggäste mit ihrem aufgegebenen Gepäck nicht erforderlich.

1.3.4 Fracht, Kurier- und Expresssendungen, Post

1.3.4.1 Fracht, Kurier- und Expresssendungen

1.3.4.1.1 Anwendung

Fracht und Kurier- und Expresssendungen, die mit Passagier- und Nurfrachtflugzeugen befördert werden, sind vor der Verladung ins Flugzeug Sicherheitskontrollen zu unterziehen.

1.3.4.1.2 Sicherheitskontrollen

Mit den Sicherheitskontrollen sind folgende Ziele zu verfolgen:

- a) Es ist sicherzustellen, dass Annahme, Bearbeitung und Handhabung von Frachtgut durch ordnungsgemäß rekrutiertes und ausgebildetes Personal erfolgen.
- b) Es ist so weit wie möglich zu gewährleisten, dass Frachtgut keine unzulässigen Materialien nach Punkt iv) und v) von Anlage A enthält, indem
 - i) es von Hand oder physisch kontrolliert wird oder
 - ii) mit Röntengeräten durchleuchtet wird oder
 - iii) in einer Druckkammer überprüft wird oder

- iv) andere technische oder biosensorische Mittel eingesetzt werden (z. B. Spürhunde, Spurendetektoren usw.).

Können auf Grund der Art des Frachtguts keine der obigen Mittel und Methoden zur Sicherheitskontrolle angewendet werden, kann eine 24-stündige Sicherheitslagerung akzeptiert werden.

1.3.4.1.3 Ausnahmen

Die Sicherheitskontrollen von Absatz 2 Buchstabe b brauchen bei folgendem Frachtgut nicht angewendet zu werden:

- Frachtgut, für das eine angemessene Nachverfolgbarkeit gegeben ist, sodass die Erreichung des Ziels von Absatz 2 Buchstabe b gewährleistet ist,
- Frachtgut, dass von einem bekannten Versender entgegengenommen wurde,
- Umschlagsfracht gemäß der Begriffsbestimmung von Absatz 4,
- sterbliche Überreste mit bekannter Herkunft,
- lebende Tiere,
- Sendungen mit erklärterweise lebensrettenden Materialien,
- hochwertige Güter, die anhand von Standards kontrolliert wurden, die diesen grundlegenden Anforderungen mindestens gleichwertig sind,
- besonderes Nuklearmaterial.

1.3.4.1.4 Umschlagsfracht

Umschlagsfracht, die auf dem Luftweg ankommt, braucht nicht kontrolliert zu werden, sofern sie vor unberechtigten Eingriffen am Transitort geschützt wird. Andere Umschlagsfracht, die am Abgangsort oder unterwegs keinen Sicherheitskontrollen unterzogen wird, ist gemäß Absatz 1 Buchstabe b zu kontrollieren und vor unberechtigten Eingriffen zu schützen.

1.3.4.2 Post

1.3.4.2.1 Anwendung

Post, die mit Passagier-, Nurfracht- und Nurpostflugzeugen befördert wird, ist vor der Verladung ins Flugzeug Sicherheitskontrollen zu unterziehen.

1.3.4.2.2 Begriffsbestimmung

Als Post gelten Briefsendungen und andere Gegenstände, die einer Postverwaltung gemäß einzelstaatlicher Begriffsbestimmung übergeben wurden und von einer solchen ausgeliefert werden sollen.

1.3.4.2.3 Sicherheitskontrollen

a) Zeitempfindliche Post

Bei zeitempfindlicher Post (innerhalb von 48 Stunden zuzustellende Sendungen) verfolgen die Sicherheitskontrollen folgende Ziele:

- i) Es ist sicherzustellen, dass Annahme, Bearbeitung und Handhabung der Post durch ordnungsgemäß rekrutiertes und ausgebildetes Personal erfolgen;
- ii) Es ist so weit wie möglich zu gewährleisten, dass Post keine unzulässigen Materialien nach Punkt iv) und v) von Anlage A enthält, indem
 - sie von Hand oder physisch kontrolliert wird oder
 - mit Röntgengeräten durchleuchtet wird oder
 - in einer Druckkammer überprüft wird oder
 - andere verfahrensmäßige, technische oder biosensorische Mittel eingesetzt werden (z. B. Spürhunde, Spurendetektoren usw.).
- iii) Es ist zu gewährleisten, dass Flugplan und Streckenführung der Flüge, auf denen die Post befördert werden soll, vertraulich bleiben.

b) Sonstige Post

Bei nicht zeitempfindlicher Post sind die unter Buchstabe a Ziffer ii aufgeführten Sicherheitskontrollen nur bei einem Teil der Post stichprobenartig durchzuführen.

1.3.4.2.4 Ausnahmen

Die Sicherheitskontrollen von Absatz 3 Buchstabe a Ziffer ii brauchen für folgendes Postgut nicht angewendet zu werden:

- Postgut, für das eine angemessene Nachverfolgbarkeit gegeben ist, sodass die Erreichung des Ziels von Absatz 2 gewährleistet ist,
- Briefe bis zu einem bestimmten Gewicht,
- sterbliche Überreste mit bekannter Herkunft,
- lebende Tiere,
- Sendungen mit erklärterweise lebensrettenden Materialien,
- hochwertige Güter, die nach Standards kontrolliert wurden, die diesen Maßnahmen mindestens gleichwertig sind, sowie
- Umschlagspost gemäß der Begriffsbestimmung von Absatz 4.

1.3.4.2.5 Umschlagspost

Umschlagspost, die auf dem Luftweg ankommt, braucht nicht kontrolliert zu werden, sofern sie gegen unberechtigte Eingriffe am Transitort geschützt wird. Andere Umschlagspost, die am Abgangsort oder unterwegs keinen Sicherheitskontrollen unterzogen wird, ist zu kontrollieren und vor unberechtigten Eingriffen zu schützen.

1.3.5 Kontrolle von Diplomaten und anderen bevorrechtigten Personen

1.3.5.1 Vorbehaltlich der Bestimmungen des Wiener Übereinkommens über diplomatische Beziehungen sind Diplomaten und andere bevorrechtigte Personen und ihr persönliches Gepäck, ausgenommen „Diplomatenpost“, Sicherheitskontrollen zu unterziehen. Personal der Luftfahrtunternehmen, das für die Annahme von Diplomatenpost verantwortlich ist, hat sicherzustellen, dass die Diplomatenpost tatsächlich von ordnungsgemäß berechtigten Beauftragten der betreffenden diplomatischen Vertretung versandt wurde. Diplomatische Kuriere und ihr persönliches Gepäck sind von Sicherheitskontrollen nicht ausgenommen.

1.3.5.2 Nur die folgenden Personen dürfen von normalen Sicherheitskontrollen ausgenommen werden:

- a) Staatsoberhäupter,
- b) offizielle Regierungsgäste,
- c) unbeschadet Absatz 3.1.4 Personen, die ordnungsgemäß autorisiert und von bewaffneten Begleitkräften begleitet werden.

1.3.6 Schutz von Sicherheitskontrollpunkten

Alle Anstrengungen sind zu unternehmen, um das mit Sicherheitskontrollen betraute Personal angemessen zu schützen. Bewaffnete Sicherheitskräfte sollten, wo dies praktisch durchführbar ist, an allen Sicherheitskontrollpunkten in Flughafenabfertigungsgebäuden postiert sein oder in deren unmittelbarer Nähe Streifengänge vornehmen.

1.3.7 Bordverpflegung, Vorräte und Versorgungsgüter von Luftfahrtunternehmen

1.3.7.1 Anwendung und Ziel

Es sind Maßnahmen zu treffen um sicherzustellen, dass Bordverpflegung, Vorräte und Versorgungsgüter an Bord von Passagierflugzeugen keine unzulässigen Gegenstände enthalten, die die Sicherheit des Flugzeugs beeinträchtigen könnten.

1.3.7.2 Sicherheitskontrollen

1.3.7.2.1 Lieferanten und Erbringer von Dienstleistungen in den Bereichen Bordverpflegung, Reinigung, Bevorratung und Belieferung mit Versorgungsgütern haben notwendige Sicherheitsmaßnahmen einzuführen, mit denen verhindert wird, dass Waffen, Sprengstoffe und andere gefährliche Gegenstände in Bordvorräte, die auf Passagierflügen mitgeführt werden sollen, eingeführt werden können.

Dazu müssen mindestens die folgenden Sicherheitsmaßnahmen gehören:

- a) Ernennung eines Sicherheitsbeauftragten, der für die Durchführung und Beaufsichtigung der Sicherheitsmaßnahmen in dem Unternehmen verantwortlich ist.
- b) Bei der Einstellung von Mitarbeitern ist hohe Zuverlässigkeit zu erfordern.
- c) Alle Mitarbeiter, die Zugang zu abgeschirmten Bereichen und/oder Sicherheitsbereichen haben, haben die Anweisungen des Flughafenbetreibers zu befolgen.
- d) Das Unternehmen verhindert den unbefugten Zutritt zu seinen Einrichtungen.
- e) Ist das Unternehmen außerhalb des Flughafens ansässig, ist sicherzustellen, dass Bordverpflegungslieferungen mit abgeschlossenen oder versiegelten Fahrzeugen durchgeführt werden.
- f) Es ist sicherzustellen, dass Bearbeitung und Handhabung von Bordverpflegungslieferungen durch ordnungsgemäß rekrutiertes und ausgebildetes Personal erfolgen.

1.3.7.2.2 Nach der Anlieferung von Bordverpflegung hat die Besatzung die Lieferungen stichprobenartig daraufhin zu prüfen, dass sie keine unzulässigen Gegenstände enthalten und, sofern sie versiegelt sind, keine Anzeichen einer Manipulation vorliegen.

1.3.7.2.3 Lieferungen eines Unternehmens, das die Maßnahmen zur Sicherheitskontrolle nach Absatz 1 nicht vornimmt, sollten nicht an Bord eines Luftfahrzeugs gelassen werden.

1.4 Sicherheitspersonal

Personen, deren Aufgaben ausschließlich oder zum Teil die Wahrnehmung von Sicherheitsaufgaben umfassen, haben die folgenden Anforderungen zu erfüllen.

1.4.1 Qualifikation des Sicherheitspersonals

- a) Das Personal muss festgelegte Standards körperlicher und geistiger Eignung erfüllen.
- b) Die charakterliche Eignung ist vor der Einstellung durch eine geeignete Überprüfung zu gewährleisten.

1.4.2 Schulung des Sicherheitspersonals

- a) Das Personal ist vor der Übernahme der Sicherheitsaufgaben, für die es eingesetzt werden soll, einer Erstunterweisung zu unterziehen.
- b) Das Personal hat regelmäßige Auffrischungsschulungen und gegebenenfalls Umschulungen für neue Ausrüstungen oder Verfahren zu durchlaufen.

1.4.3 Motivation des Sicherheitspersonals

Es sind geeignete Maßnahmen zu fördern, mit denen sichergestellt wird, dass das Sicherheitspersonal hoch motiviert ist, seine Aufgaben wirksam durchzuführen.

1.5 Sonstiges Personal

Sicherheitsschulung und Sicherheitsbewusstsein des Bodenpersonals

Für alle Mitarbeiter des Flughafens und der Luftfahrtunternehmen ist ein Sicherheits-schulungsprogramm in Form einer Erstunterweisung und einer Auffrischungsschulung durchzuführen. Die Schulung soll zu einem wachen Sicherheitsbewusstsein sowie zu einer Verbesserung vorhandener Sicherheitssysteme beitragen. Sie umfasst folgende Bestandteile:

- i) Sicherheitssysteme und Zugangskontrolle,
- ii) Kommunikationswege,
- iii) Sicherheit am Boden und an Bord,
- iv) Kontrollen vor dem Anbordgehen,
- v) Sicherheit von Gepäck und Fracht,
- vi) Sicherheit des Luftfahrzeugs und Durchsuchungen,
- vii) Notfallmaßnahmen,
- viii) Waffen und nicht allgemein zugelassene Gegenstände,
- ix) Überwachung von Bodendiensten,
- x) Überblick zum Thema Terrorismus,
- xi) andere Bereiche und Maßnahmen, die mit der Sicherheit in Zusammenhang stehen und zur Erhöhung des Sicherheitsbewusstseins geeignet sind.

2. TECHNISCHE GERÄTESPEZIFIKATIONEN

Ausrüstungen für die Luftsicherheit müssen die Spezifikationen dieses Abschnitts erfüllen.

2.1 METALLDETEKTOREN

2.1.1 Metalldetektorschleusen

Metalldetektorschleusen für die Fluggastkontrolle auf Flughäfen müssen folgende Anforderungen erfüllen:

- a) Sicherheit
 - 1) Das Gerät muss in der Lage sein, kleinste Gegenstände aus verschiedenen Metallen mit einem geringen Eisenmetallanteil unter allen vorhersehbaren Umständen aufzuspüren.
 - 2) Das Gerät muss in der Lage sein, Metallgegenstände unabhängig von ihrer Ausrichtung und Lage innerhalb des Schleusenrahmens aufzuspüren.

- 3) Die Empfindlichkeit des Geräts muss innerhalb des gesamten Schleusenrahmens so gleichförmig wie möglich sein und sollte stabil bleiben; sie ist regelmäßig zu überprüfen.

b) Betriebsanforderungen

Die Gerätefunktion darf durch die Umgebung nicht beeinträchtigt werden.

c) Alarmgebung

Die Metallerkennung muss automatisch angezeigt werden, sodass der Bediener keinen Auslegungsspielraum hat (Anzeige „Durchlass“/„kein Durchlass“).

d) Bedienelemente

- 1) Das Gerät muss so eingestellt werden können, dass alle spezifizierten Erkennungsanforderungen erfüllt werden; die Lautstärke des Tonalarms muss ebenfalls einstellbar sein.

- 2) Die Bedienelemente zur Einstellung der Erkennungsempfindlichkeit müssen so ausgelegt sein, dass ein unbefugter Zugang ausgeschlossen ist. Die Einstellungen müssen eindeutig angezeigt sein.

e) Kalibrierung

Die Kalibrierverfahren dürfen Unbefugten nicht zugänglich sein.

2.1.2 Metalldetektor-Handgeräte

Metalldetektor-Handgeräte für die Fluggastkontrolle müssen folgende Anforderungen erfüllen:

- a) Das Gerät muss in der Lage sein, sehr geringe Metallmengen unter allen vorhersehbaren Umständen ohne Berührung aufzuspüren. Es sollte so empfindlich sein, dass eine Masse von 5 g Metall in 5 cm Entfernung aufgespürt wird.
- b) Das Gerät muss sowohl Eisen- als auch Nichteisenmetalle erkennen.
- c) Die Detektorspule ist so zu gestalten, dass die Position des aufgespürten Metalls leicht auszumachen ist.
- d) Das Gerät muss mit Ton- und/oder Sichtalarmgebern ausgestattet sein.

2.2 NORMEN UND PRÜFVERFAHREN FÜR RÖNTGengeräte

2.2.1 Anwendbarkeit

a) Geräte

Diese Anforderungen und Leitlinien für Röntgen-Sicherheitsgeräte gelten für alle mit Röntgenstrahlen arbeitenden Durchleuchtgeräte, die ein vom Bediener auszulegendes Bild erzeugen. Dazu gehören herkömmliche Röntgendurchleuchtgeräte ebenso wie EDS/EDDS-Geräte, die im Anzeigemodus betrieben werden.

b) Gegenstände

Diese Anforderungen und Leitlinien für Röntgen-Sicherheitsgeräte gelten für alle zu durchleuchtenden Gegenstände, unabhängig von Art und Größe des Gegenstands.

Jeder Gegenstand, der an Bord eines Luftfahrzeugs gebracht werden soll und zu durchleuchten ist, ist nach demselben Standard zu durchleuchten.

2.2.2 Leistungsanforderungen

a) Sicherheit

Das Röntgengerät muss die notwendige Auflösung, Durchdringung und Unterscheidungsfähigkeit aufweisen, damit die in Anlage A aufgeführten Gegenstände, die nicht an Bord gebracht werden dürfen, erkannt werden.

b) Prüfungen

Die Leistung ist mit geeigneten Prüfverfahren zu bewerten.

c) Betriebsanforderungen

Das Röntgengerät muss alle Gegenstände, die in den Gerätetunnel passen, vollständig abbilden. Es dürfen keine Ecken abgeschnitten werden.

Die Verzerrung des Abbilds des Gegenstands muss auf ein Mindestmaß beschränkt sein.

Das Transportband des Geräts muss Markierungen aufweisen, an welchen Stellen die Gepäckstücke auf dem Band zu platzieren sind, um ein optimales Abbild zu erhalten.

Kontrastdarstellung: Das Röntgengerät muss in der Lage sein, Gruppen von Graustufen anzuzeigen (kleinerer Abtastbereich).

Das Abbild aller Teile des durchleuchteten Gegenstands muss mindestens 5 Sekunden lang angezeigt werden. Zusätzlich muss der Bediener die Möglichkeit haben, das Band anzuhalten und erforderlichenfalls rückwärts laufen zu lassen, wenn eine genauere Prüfung nötig ist.

Bildschirmgröße: Der Bildschirm muss groß genug sein, um eine komfortable Bedienung zu ermöglichen (in der Regel 14 Zoll und mehr).

Bildschirmeigenschaften: Die Bildschirmanzeige muss flimmerfrei sein und mindestens 800 Zeilen aufweisen (in der Regel 1024*1024 Bildpunkte, d.h. hochauflösender Bildschirm).

Werden zwei Bildschirme eingesetzt, muss ein Bildschirm ein Monochrom-Gerät sein.

Das Röntgengerät muss Materialien anzeigen, die es nicht durchleuchten kann.

Das Röntgengerät muss organische und anorganische Materialien jeweils besonders anzeigen („Stripping“).

Das System muss gefährliche Gegenstände automatisch erkennen, um dem Bediener die Aufgabe zu erleichtern.

d) **Instandhaltung**

Unbefugte Änderungen, einschließlich Instandhaltungs- oder Instandsetzungsarbeiten, dürfen nicht vorgenommen werden. Änderungen der Hardware- oder Software-Konfiguration des Geräts dürfen nur vorgenommen werden, wenn überprüft wurde, dass sich die Abbildungsleistung nicht verschlechtert.

Die Zusammensetzung des Werkstoffs des Transportbands darf nur geändert werden, wenn überprüft wurde, dass dies die Abbildungsleistung nicht verändert.

Ist zu Instandhaltungs- oder Aktualisierungszwecken ein Modemzugang vorhanden, ist der Zugang zu kontrollieren und zu überwachen.

Anlage A

Leitlinien für die Einstufung von Waffen, gefährlichen Gütern und nicht allgemein zugelassenen Gegenständen, die in abgeschirmten Flughafenbereichen und Fluggastkabinen von Luftfahrzeugen verboten sind

In diesen Leitlinien sind lediglich mögliche Arten von Waffen und nicht allgemein zugelassenen Gegenständen aufgeführt. Ob ein Gegenstand als Waffe verwendbar ist, ist im Einzelfall nach den jeweiligen Umständen zu entscheiden.

i) Feuerwaffen: Alle Waffen, mit denen ein Schuss durch Explosionskraft oder Druckluft abgefeuert werden kann, einschließlich Start- und Leuchtpistolen.

ii) Messer und Schneidwerkzeuge: schließt Säbel, Schwerter, Teppichmesser, Jagdmesser, Andenkenmesser, Kampfsportgeräte, Werkzeuge und andere Messer mit Klingen über 6 cm Länge und/oder Messer, die nach einzelstaatlichem Recht verboten sind, ein.

iii) Schlagwaffen: Totschläger, Schlagstöcke, Baseballschläger und ähnliche Gegenstände.

iv) Sprengstoffe/Munition/brennbare Flüssigkeiten/ätzende Stoffe: alle Explosivstoffe oder brandauslösenden Stoffe, die für sich oder zusammen mit anderen Gegenständen eine Explosion oder einen Brand verursachen können. Dazu gehören Sprengstoffe, Zündkapseln, Feuerwerkskörper, Benzin, anderen brennbare Flüssigkeiten, Munition oder Kombinationen davon. Ätzende oder giftige Stoffe, auch Gase in Behältern unter Normaldruck oder in Druckbehältern.

v) Abwehrmittel: Tränengas, Reizgas und ähnliche Chemikalien und Gase in Patronen, Kanistern oder sonstigen Behältnissen sowie andere Abwehrmittel wie Elektroschockgeräte.

vi) Sonstige Gegenstände: Gegenstände wie Eispickel, Wanderstöcke, Rasiermesser und Scheren mit langen Klingen, auch wenn sie gemeinhin nicht als tödliche oder gefährliche Waffen gelten, aber als Waffe eingesetzt werden könnten, einschließlich Spielzeugwaffen und Nachahmungen von Waffen und Granaten.

vii) Gegenstände aller Art, bei denen der Verdacht besteht, dass sie zur Vortäuschung einer tödlichen Waffe benutzt werden könnten, u.a. Sprengkörpern ähnliche Gegenstände oder sonstige Gegenstände mit waffenartigem oder gefährlichem Aussehen.

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

Politikbereich: Sicherheit und Schutz der Fluggäste

Tätigkeit: Luftsicherheit

BEZEICHNUNG DER MASSNAHME: VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ZUR FESTLEGUNG GEMEINSAMER VORSCHRIFTEN FÜR DIE LUFTSICHERHEIT IN DER ZIVILLUFTFAHRT

1. HAUSHALTSLINIE:

Die Mittelbindungen gehen zu Lasten der Haushaltslinie B2-702 B im Haushaltsjahr 2002.

2. ALLGEMEINE ZAHLENANGABEN

2.1. Gesamtmittelausstattung (Teil B): jährliche Ausgaben in Höhe von 1,215 Mio. € (VE)

2.2. Laufzeit:

ab dem Jahr 2002 fortlaufend

2.3. Mehrjährige Gesamtvorausschätzung der Ausgaben

(a) Fälligkeitsplan für Verpflichtungsermächtigungen/Zahlungsermächtigungen (finanzielle Intervention) (vgl. Ziffer 6.1.1.)

in Mio. € (bis zur 3. Dezimalstelle)

	Jahr 2002	2003	2004	2005	2006	2007 und Folge- jahre	Gesamt
Verpflichtungs- ermächtigungen	1,215	1,215	1,215	1,215	1,215	1,215	7,290
Zahlungs- ermächtigungen	1,215	1,215	1,215	1,215	1,215	1,215	7,290

(b) Technische und administrative Hilfe und Unterstützungsausgaben

Verpflichtungs- ermächtigungen	-	-	-	-	-	-	
Zahlungs- ermächtigungen	-	-	-	-	-	-	

Zwischensumme a+b

Verpflichtungs- ermächtigungen	1,215	1,215	1,215	1,215	1,215	1,215	7,290
Zahlungs- ermächtigungen	1,215	1,215	1,215	1,215	1,215	1,215	7,290

(c) Gesamtausgaben für Humanressourcen und Verwaltung (vgl. Ziffer 7.2. und 7.3.)

Verpflichtungs- ermächtigungen / Zahlungs- ermächtigungen	0,430	0,430	0,430	0,430	0,430	0,430	2,580
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

a+b+c insgesamt							
Verpflichtungs- ermächtigungen	1,645	1,645	1,645	1,645	1,645	1,645	9,870
Zahlungs- ermächtigungen	1,645	1,645	1,645	1,645	1,645	1,645	9,870

2.4. Vereinbarkeit mit der Finanzplanung und der Finanziellen Vorausschau

Neue Maßnahme

2.5. Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen

Keinerlei finanzielle Auswirkungen (betrifft die technischen Aspekte der Durchführung der Maßnahme).

3. HAUSHALTSTECHNISCHE MERKMALE

Art der Ausgaben		Neu	EFTA- Beteiligung	Beteiligung von Beitrittsländern	Rubrik der finanziellen Vorausschau
OA	GM	JA	NEIN	NEIN	Nr.

4. RECHTSGRUNDLAGE

Artikel 80 Absatz 2

5. BESCHREIBUNG UND BEGRÜNDUNG

5.1. Notwendigkeit einer Maßnahme der Gemeinschaft

5.1.1. Ziele

Aufgrund der terroristischen Bedrohung besteht für Europa dringender Handlungsbedarf. Der Rat (Verkehr) beschloss auf seiner Tagung am 14. September 2001, dass alle Mitgliedstaaten die von der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) empfohlenen Maßnahmen treffen

sollen, um die Sicherheit der Luftfahrt zu gewährleisten und zu prüfen, welche ergänzenden Maßnahmen erforderlich sind.

Der Europäische Rat ersuchte auf seiner außerordentlichen Tagung am 21. September den Rat, auf der nächsten Tagung der Verkehrsminister am 15. Oktober 2001 die erforderlichen Maßnahmen zur Verstärkung der Sicherheit des Luftverkehrs zu ergreifen. Diese Maßnahmen betreffen insbesondere Folgendes:

Klassifizierung der Waffen;

fachliche Ausbildung der Besatzungen;

Kontrolle und Überwachung des aufgegebenen Gepäcks;

Schutzvorkehrungen hinsichtlich des Zugangs zum Cockpit;

Qualitätskontrolle bei den Sicherheitsmaßnahmen der Mitgliedstaaten.

Ferner wird eine effektive und einheitliche Anwendung der Luftsicherheitsmaßnahmen, insbesondere durch eine gegenseitige Begutachtung („Peer Review“) gefordert, die unverzüglich einzurichten ist.

Nach Prüfung dieser Orientierungen ist die Gemeinschaft zu dem Schluss gekommen, dass es am Besten ist, nun Rechtsvorschriften für diese unterschiedlichen Punkte vorzuschlagen.

Der letzte Punkt auf der oben genannten Liste „Qualitätskontrolle bei den Sicherheitsmaßnahmen der Mitgliedstaaten“ sowie die gegenseitige Begutachtung erfordern ein direktes Tätigwerden der Kommission und haben damit finanzielle Auswirkungen auf ihren Haushalt. Deshalb wird hier auf diese Maßnahmen eingegangen. Die hier genannten Zahlen beruhen auf der Annahme, dass die Kommission die gesamten Kosten tragen wird. Eine Vereinbarung zur Kostenteilung mit den Mitgliedstaaten wäre jedoch auch denkbar.

Zur Erfüllung dieser Aufgaben schlägt die Kommission die Einrichtung einer Sicherheitsinspektionsstelle mit folgender Personalausstattung vor:

Leiter

Sicherheitsexperte

Verwaltungsbeamter

Sekretär(in)

Die Sicherheitsinspektionsstelle greift auf die Dienste von 2 Sicherheitsinspektorenteams mit je 4 Mitgliedern zurück. Die Inspektionen werden jährlich in allen Mitgliedstaaten durchgeführt und umfassen Stichproben an den Flughäfen. Ist wird davon ausgegangen, dass jedes Team 40 Flughäfen pro Jahr überprüft. Dies reicht nach ECAC-Angaben aus, um den Stand der Umsetzung der gemeinsamen Sicherheitsmaßnahmen einzuschätzen und mögliche Schwächen aufzuzeigen.

5.1.2. Maßnahmen im Zusammenhang mit der Ex-ante-Bewertung

- (a) Die Kommission veranstaltete gemeinsam mit dem Ratsvorsitz am 25. September ein Treffen, bei dem die vorgeschlagenen Maßnahmen den Hauptbeteiligten der Branche vorgestellt und mit ihnen erörtert wurden. Die Maßnahmen, auf die sich dieser

Finanzbogen bezieht, beruhen auf den Vorbereitungsarbeiten einschlägiger internationaler Organisationen (ECAC und ICAO).

- (b) Das von der Kommission vorgeschlagene Vorgehen fand Zustimmung als geeignete Antwort auf die Bedrohung.

5.2. Geplante Einzelmaßnahmen und Modalitäten der Intervention zu Lasten des Gemeinschaftshaushalts

Die vorgeschlagenen Maßnahmen kommen den Fluggästen, den von ihnen benutzten 387 Flughäfen und den 15 nationalen, für deren Sicherheit zuständigen Behörden zugute. Ziel dieses Vorschlags ist die Verbesserung und Vereinheitlichung der Sicherheitsvorkehrungen an den europäischen Flughäfen.

5.3. Durchführungsmodalitäten

Direkte Verwaltung durch die Kommission unter Einsatz von Statutspersonal und externem Personal.

6. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

6.1. Finanzielle Gesamtbelastung für Teil B des Haushalts (während des gesamten Planungszeitraums)

6.1.1. Technische und administrative Hilfe, Unterstützungsausgaben und IT-Ausgaben (Verpflichtungsermächtigungen)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007 und Folge- jahre	Gesamt
1) Technische und administrative Hilfe:	-	-	-	-	-	-	-
a) Büros für technische Hilfe (BTH)	-	-	-	-	-	-	-
b) Sonstige Formen der technischen und administrativen Hilfe: - intra-muros: - extra-muros: davon für Aufbau und Wartung rechnergestützter Verwaltungssysteme:	-	-	-	-	-	-	-
Zwischensumme 1	-	-	-	-	-	-	-
2) Unterstützungsausgaben	-	-	-	-	-	-	-
a) Aus- und Weiterbildung	-	-	-	-	-	-	-

b) Sachverständigen-sitzungen	-	-	-	-	-	-
c) Information und Veröffentlichungen	-	-	-	-	-	-
Zwischensumme 2	-	-	-	-	-	-
INSGESAMT	-	-	-	-	-	-

6.2. Berechnung der Kosten für jede zu Lasten von Teil B vorgesehene Einzelaktion (während des gesamten Planungszeitraums)

Die Kosten der Dienste von 8 Inspektoren werden auf $8 \times 150\,000 \text{ €} = 1\,200\,000 \text{ €}$ pro Jahr geschätzt. Diese jährlichen Kosten werden sich über den in der Tabelle dargestellten Zeitraum wahrscheinlich nicht ändern.

Die Aus- und Weiterbildungskosten werden wie folgt berechnet:

Assistierender Sicherheitsexperte – Einführungskurs 3 Tage zu 500 €/Tag = 1 500 €.

Sicherheitsexperte

Plus

8 Inspektoren – Ausbildung Europäische Normen = 9×3 Tage zu 500 €/Tag = 13 500 €.

Die Gesamtkosten für Ausbildung betragen daher 15 000 €.

Die geschätzten Ausbildungskosten schließen auch die Unterbringung ein, da die einzelnen Inspektoren entsprechend den Umständen im jeweiligen Gastgeberstaat wechseln und der assistierende Sicherheitsexperte eine jährliche Auffrischung benötigt. Es wird davon ausgegangen, dass die Ausbildungsanforderungen über den gesamten Zeitraum jedes Jahr im Wesentlichen die gleichen sind.

7. AUSWIRKUNGEN AUF PERSONAL- UND VERWALTUNGS-AUSGABEN

7.1. Auswirkungen im Bereich der Humanressourcen

Art der Mitarbeiter		Zur Durchführung der Maßnahme einzusetzendes Personal: vorhandene und/oder zusätzliche Mitarbeiter		Gesamt	Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der Durchführung der Maßnahme anfallen
		Zahl der Dauerplanstellen	Zahl der Planstellen auf Zeit		
Beamte oder Bedienstete auf Zeit	A	1		1	Sicherheitsexperte
	B	1		1	Verwaltungsbeamter
	C	1		1	Sekretär(in)
Sonstige			1	1	ANS (Sicherheitsexperte)
Insgesamt		3	1	4	

Bei Abschätzung der für die Maßnahme erforderlichen Humanressourcen und Verwaltungsmittel müssen sich die GD/Dienste an die Beschlüsse halten, die die Kommission

bei der Grundsatzdebatte und der Annahme des Haushaltsvorentwurfs (HVE) gefasst hat, d. h. sie müssen erklären, dass die für die Maßnahme erforderlichen Humanressourcen im Rahmen der vorläufigen Vorabzuweisung, die bei Annahme des HVE festgelegt wurde, aufgebracht werden können.

Wenn geplante Maßnahmen bei Aufstellung des HVE noch nicht vorhersehbar waren, muss ausnahmsweise die Kommission eingeschaltet werden, um zu entscheiden, ob und auf welche Weise (durch Anpassung der vorläufigen Vorabzuweisung, durch eine Ad-hoc-Umschichtung, durch einen Berichtigungs- und Nachtragshaushaltsplan oder ein Berichtigungsschreiben zum HVE) die vorgeschlagene Maßnahme trotzdem durchgeführt werden kann.

7.2. Finanzielle Gesamtbelastung durch die Humanressourcen

Art der Humanressourcen	Betrag (in €)	Berechnungsweise*
Beamte Bedienstete auf Zeit	324 000	Durchschnittskosten eines Kommissionsbeamten einschl. Gemeinkosten – lt. D4 BUDG
Sonstige (Angabe der Haushaltslinie)	42 000	ANS
Insgesamt	366 000	

Anzugeben sind jeweils die Beträge, die den Gesamtausgaben für 12 Monate entsprechen.

Bei Abschätzung der für die Maßnahme erforderlichen Humanressourcen und Verwaltungsmittel müssen sich die GD/Dienste an die Beschlüsse halten, die die Kommission bei der Grundsatzdebatte und der Annahme des Haushaltsvorentwurfs (HVE) gefasst hat, d. h. sie müssen erklären, dass die für die Maßnahme erforderlichen Humanressourcen im Rahmen der vorläufigen Vorabzuweisung, die bei Annahme des HVE festgelegt wurde, aufgebracht werden können.

Wenn geplante Maßnahmen bei Aufstellung des HVE noch nicht vorhersehbar waren, muss ausnahmsweise die Kommission eingeschaltet werden, um zu entscheiden, ob und auf welche Weise (durch Anpassung der vorläufigen Vorabzuweisung, durch eine Ad-hoc-Umschichtung, durch einen Berichtigungs- und Nachtragshaushaltsplan oder ein Berichtigungsschreiben zum HVE) die vorgeschlagene Maßnahme trotzdem durchgeführt werden kann.

7.3. Sonstige Verwaltungsausgaben im Zusammenhang mit der Maßnahme

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Beträge (in €)	Berechnungsweise
--	----------------	------------------

Gesamtmittelausstattung (Titel A-7)		
A-701 – Dienstreisen	64 000	jährlich 80 Flughafeninspektionen zu je 800 €
A-7030 – Sitzungen		
A-7031 – Obligatorische Ausschüsse		
A-7032 – Nichtobligatorische Ausschüsse		
A-7040 – Konferenzen		
A-705 – Untersuchungen und Konsultationen		
Sonstige Ausgaben (im Einzelnen anzugeben)		
Informationssysteme (A-5001/A-4300)		
Andere Ausgaben – Teil A (im Einzelnen anzugeben)		
Insgesamt	64 000	

Anzugeben sind jeweils die Beträge, die den Gesamtausgaben für 12 Monate entsprechen.

Die Personal- und Verwaltungsausgaben sind aus den der leitenden GD zugeteilten Mitteln zu decken.

I.	Jährlicher Gesamtbetrag (7.2. + 7.3.)	430 000 €
II.	Dauer der Maßnahme	unbefristet
III.	Gesamtkosten der Maßnahme (I x II)	430 000 €

8. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

8.1. Überwachung

Zur Überwachung werden Rechnungsprüfungen (Audits) durchgeführt.

8.2. Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertung

Die Sicherheitsinspektionsstelle der Kommission wird Kontakt zu den nationalen Behörden halten und sich um deren Mitarbeit bei der Abstellung von Missständen bemühen.

9. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Die Inspektionsstelle der Kommission unterliegt den normalen Auditvorschriften der Kommission.

**FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN
AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS AUF DIE UNTERNEHMEN,
INSBESONDERE AUF KLEINE UND MITTLERE UNTERNEHMEN (KMU)**

BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Verordnung des Europäischen Parlaments Und Des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt

DOKUMENTENNUMMER

KOM(2001) 575 endg.

VORSCHLAG

1. Warum ist ein Rechtsakt der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich notwendig und welche Ziele werden in erster Linie verfolgt? – *Die jüngsten Ereignisse machen eine sofortige Verschärfung der Sicherheit des Luftverkehrs erforderlich. Dies ist nur möglich, wenn gemeinsame Vorschriften erlassen und durch eine angemessene Überwachung und Überprüfung deren einheitliche Anwendung gewährleistet wird.*

AUSWIRKUNGEN AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Wer wird durch den vorgeschlagenen Rechtsakt betroffen sein?
 - Wirtschaftszweige – *Fluggesellschaften und Flughäfen*
 - Unternehmensgrößen (welcher Anteil kleiner, mittlerer, großer Unternehmen) – *Fluggesellschaften/Flughafenunternehmen aller Größen*
 - Geographische Konzentration dieser Unternehmen in der Gemeinschaft – *Nein*
3. Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der Verordnung – *Erarbeitung von Verfahrensweisen und relativ bescheidene Ausgaben für neue Geräte. Wahrscheinlich wird zusätzliches Personal benötigt werden. Unklar ist noch, ob die Unternehmen oder die Mitgliedstaaten für diese Mehrbelastungen aufkommen sollen.*
4. Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen der Verordnung
 - für die Beschäftigung – *einige neue Arbeitsplätze werden entstehen*
 - für die Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen – *spezialisierte Sicherheitsunternehmen werden möglicherweise expandieren*
 - für die Wettbewerbsposition der Unternehmen – *keine, da für alle die gleichen Bedingungen gelten*
5. Enthält der vorgeschlagene Rechtsakt Bestimmungen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (etwa reduzierte oder

andersartige Anforderungen usw.)? – *nicht direkt, da jedoch bei der strikten Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen die verschiedenen Arten des Flugbetriebs zu berücksichtigen sind, ist davon auszugehen, dass die Auswirkungen auf kleine Flugzeuge (und damit kleine Fluggesellschaften) geringer sind.*

KONSULTATION

6. Einrichtungen, die zu dem Vorschlag konsultiert wurden, und ihre wichtigsten Auffassungen:

Der Internationale Flughafenrat (ACI), die Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften (AEA), der Verband der Fluglinien Europäischer Regionen (ERA), die *International Air Carriers Association* (IACA), die *European Transport Federation* (ETF) und die *European Cockpit Association* (ECA) waren am Konsultationsverfahren beteiligt. Sie alle unterstützen die Schaffung gemeinsamer Vorschriften und die kollektive Kontrolle ihrer effektiven und einheitlichen Anwendung. In der gegenwärtigen Situation ist es für die gesamte Branche von größter Bedeutung, das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Luftfahrt wieder herzustellen.

30.11.01**Beschluss**
des Bundesrates

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt

KOM(2001) 575 endg.; Ratsdok. 12662/01

Der Bundesrat hat in seiner 770. Sitzung am 30. November 2001 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich eine Vereinheitlichung des Schutzniveaus der Luftsicherheitsmaßnahmen. Die im Verordnungsvorschlag enthaltenen Bestimmungen lassen aber bezweifeln, ob die beabsichtigte Harmonisierung tatsächlich mit einem Sicherheitsgewinn verbunden ist. Angesichts der unterschiedlichen Kontrollstandards in Europa und des hohen Niveaus an den deutschen Flughäfen ist sogar ein Rückschritt zu befürchten. Dies gilt umso mehr, als strengere Maßnahmen künftig gegen den Willen der Kommission nicht mehr durchgeführt werden können. Dieser in Artikel 6 formulierte Grundsatz ist abzulehnen. Damit würden weder lokale Besonderheiten berücksichtigt, noch das im Einzelfall bereits erreichte Schutzniveau gesichert werden können.
2. Auch die Erstreckung der Verordnung auf alle "Flughäfen" ist zu weitgehend, da hierunter - abweichend von der nationalen Terminologie - gemäß Artikel 2 Buchstabe b) sowie Artikel 3 jeder Bereich verstanden wird, der für den gewerblichen Flugbetrieb zur Verfügung steht. Hierunter fällt neben dem Linien- und Charterverkehr auch der allgemeine Geschäftsreiseverkehr, der in Deutschland an einer Vielzahl von Verkehrslandeplätzen durchgeführt wird, für

die bisher nicht die Vorschriften zur Passagier- und Gepäckkontrolle sowie zur Sicherung des Flugplatzes (siehe §§ 19 b, 29 c LuftVG) gelten.

3. Der Anhang des Verordnungsvorschlags enthält eine Reihe von Festlegungen, die entweder so nicht sachgerecht oder mit dem Regelungszweck als nicht konsistent angesehen werden müssen. Insbesondere ist Folgendes zu nennen:

- zu Nr. 1.2.3:

Nach bisheriger Betrachtungsweise sind die Sicherheitsbereiche, nicht aber öffentliche Bereiche, zu sichern.

- zu Nr. 1.2.4.2:

Die Vorschrift, stets Lichtbildausweise auszugeben, entspricht weder den Erfordernissen noch dem gegenwärtigen Verfahren.

- zu Nr. 1.3.1.1:

Die Vorschrift, wonach bei nationalen Flügen auf Kontrollen verzichtet wird, ist im Hinblick auf die ansonsten angestrebten strengen Regelungen nicht sachgerecht.

- zu Nr. 1.3.1.2 und zu Nr. 1.3.1.3:

Eine Trennung von ankommenden und abfliegenden Fluggästen ist abzulehnen, da dies an den meisten deutschen Flughäfen umfangreiche Umbauten erfordern würde und der Sicherheitsgewinn eher fraglich wäre.

- zu Nr. 1.3.1.5 Buchstabe c):

Die Vorschrift über die Höchstarbeitsdauer von Kontrollpersonal an Röntgengeräten ist als sachfremd zu streichen.

- zu Nr. 1.3.2.2:

Die Vorschrift würde die Einführung eines Befragungssystems für die Fluggäste bedingen. Ein solches Verfahren gibt es derzeit weder in Deutschland noch in den meisten anderen Staaten.

- zu Nr. 1.5:

Eine Sicherheitsschulung gibt es derzeit nur für Sicherheitspersonal nicht aber für das gesamte Flughafenpersonal.

4. Die Bundesregierung wird gebeten, diese Kritikpunkte auf europäischer Ebene einzubringen und bei der Festlegung ihres bzw. des Gemeinsamen Standpunktes zu berücksichtigen.