



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

2010/2154(INI)

23.2.2011

ENTWURF EINES BERICHTS

über die Sicherheit der Luftfahrt unter besonderer Berücksichtigung von
Sicherheitsscannern
(2010/2154(INI))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Luis de Grandes Pascual

PR_INI

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER ENTSCHESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	3
BEGRÜNDUNG	13

ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

über die Sicherheit der Luftfahrt unter besonderer Berücksichtigung von Sicherheitsscannern (2010/2154 (INI))

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat zum Einsatz von Sicherheitsscannern auf den Flughäfen der EU (KOM(2010)0311),
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 23. Oktober 2008 zu den Auswirkungen der Sicherheitsmaßnahmen im Flugverkehr und von Ganzkörperscannern auf die Menschenrechte, die Privatsphäre, die persönliche Würde und den Datenschutz¹,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt²,
- in Kenntnis der Verordnung (EG) Nr. 272/2009 der Kommission vom 2. April 2009 zur Ergänzung der im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 festgelegten gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit der Zivilluftfahrt³,
- in Kenntnis der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 der Kommission vom März 2010 zur Festlegung von Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen grundlegenden Normen für die Luftsicherheit⁴,
- in Kenntnis des fünften Berichts der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (KOM(2010)0725),
- unter Hinweis auf seinen in dem Bericht über einen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Luftsicherheitsentgelte geäußerten Standpunkt vom Mai 2010⁵,
- unter Hinweis auf die Empfehlung des Rates vom 12. Juli 1999 zur Begrenzung der Exposition der Bevölkerung gegenüber elektromagnetischen Feldern (0 Hz - 300 GHz)⁶,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 2004/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen (elektromagnetische Felder) (Einzelrichtlinie 18a im Sinne des Artikels 16 Absatz 1 der

¹ ABl. C 15 E vom 21.1.2010, S. 71.

² ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72.

³ ABl. L 91 vom 3.4.2009, S. 7

⁴ ABl. L 55 vom 5.3.2010, S. 1

⁵ P7_TA (2010) 0123.

⁶ ABl. L 199 vom 30.7.1999, S. 59.

Richtlinie 391/89/EWG)¹,

- in Kenntnis der Richtlinie 2006/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2006 über die Mindestvorschriften zum Schutz der Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen (Einzelrichtlinie im Sinne des Artikels 16 Absatz 1 der Richtlinie 391/89/EWG)²,
- in Kenntnis der Richtlinie 96/29/EURATOM des Rates vom 13. Mai 1996 zur Festlegung der grundlegenden Sicherheitsnormen für den Schutz der Gesundheit der Arbeitnehmer und der Bevölkerung gegen die Gefahren durch ionisierende Strahlungen³,
- in Kenntnis der Stellungnahme der Fachgruppe Transport, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der „Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über den Einsatz von Sicherheitsscannern auf EU-Flughäfen“,
- gestützt auf Artikel 48 seiner Geschäftsordnung,
- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und der Stellungnahme des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit und des Ausschusses für bürgerliche Freiheiten, Justiz und Inneres (A7-0000/2011),

Sicherheitsscanner

- A. in der Erwägung, dass als Sicherheitsscanner Geräte bezeichnet werden, die in der Lage sind, unter der Kleidung mitgeführte metallische und nichtmetallische Gegenstände zu erkennen, und dass die Wirksamkeit dieser Erkennung in der Fähigkeit von Sicherheitsscannern liegt, verbotene Gegenstände zu erkennen, die von kontrollierten Personen unter der Kleidung mitgeführt werden,
- B. in der Erwägung, dass in den Vorschriften des geltenden EU-Rechtsrahmens für die Luftsicherheit verschiedene Kontrollverfahren und -technologien vorgesehen sind, die als in der Lage betrachtet werden, unter der Kleidung mitgeführte verbotene Gegenstände zu erkennen, und unter denen die Mitgliedstaaten eine oder mehrere auswählen können, wobei Sicherheitsscanner noch nicht unter diesen vorgesehenen Möglichkeiten geführt werden,
- C. in der Erwägung, dass mehrere Mitgliedstaaten zurzeit Sicherheitsscanner vorübergehend in Ausübung ihres Rechts, neue technische Verfahren oder Methoden für einen Zeitraum von längstens 30 Monaten zu erproben (Kapitel 12.8 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 der Kommission), einsetzen,
- D. in der Erwägung, dass die Mitgliedstaaten strengere Maßnahmen als die von den europäischen Rechtsvorschriften geforderten gemeinsamen Grundstandards anwenden

¹ ABl. L 184 vom 24.5.2004, S. 1.

² ABl. L 114 vom 27.4.2006, S. 3.

³ ABl. L 159 vom 29.6.1996, S. 1.

können und somit in ihrem Hoheitsgebiet Sicherheitsscanner verwenden dürfen; in der Erwägung, dass sie dabei auf der Grundlage einer Risikobewertung und in Übereinstimmung mit dem EU-Recht handeln müssen; in der Erwägung, dass diese Maßnahmen relevant, objektiv, nichtdiskriminierend und dem jeweiligen Risiko angemessen sein müssen (Verordnung (EG) Nr. 300/2008 Artikel 6),

- E. in der Erwägung, dass die Einführung von Sicherheitsscannern durch die Mitgliedstaaten unter einer der oben genannten Voraussetzungen eine einheitliche Sicherheitskontrolle unmöglich macht und bei Fortbestehen der derzeitigen Situation die für die Mitgliedstaaten geltenden Bedingungen nicht mehr gleich sind und damit keinen Vorteil mehr für die Fluggäste darstellen,
- F. in der Erwägung, dass die Gesundheit ein schützenswertes Gut ist und die Exposition gegenüber ionisierender Strahlung bei bestimmten Scannertypen geprüft werden muss, zum Beispiel bei Scannern, die Röntgenstrahlen mit kumulativer Wirkung freisetzen und somit ein zu vermeidendes Risiko darstellen,
- G. in der Erwägung, dass sowohl die Rechtsvorschriften der EU als auch der Mitgliedstaaten bereits Vorschriften zum Schutz vor den möglichen gesundheitlichen Gefahren der Anwendung von ionisierender Strahlung freisetzenden Technologien und den Expositionsgrenzwerten für die Strahlung enthalten,
- H. in der Erwägung, dass die Europäische Kommission den Europäischen Datenschutzbeauftragten, die Artikel-29-Datenschutzgruppe und die Agentur der Europäischen Union für Grundrechte konsultiert hat und in deren Antworten wichtige Hinweise auf die Bedingungen enthalten sind, unter denen der Einsatz von Sicherheitsscannern auf Flughäfen mit dem Schutz der Grundrechte im Einklang steht,
- I. in der Erwägung, dass die Anforderungen im Hinblick auf Privatsphäre, Gedanken-, Gewissens- und Religionsfreiheit, Gleichbehandlung und Datenschutz wirksam erfüllt werden können, wenn Sicherheitsscanner auf sensible Weise eingesetzt werden,

Finanzierung der Sicherheit der Luftfahrt

- J. in der Erwägung, dass sich der Rat bisher noch nicht über den Standpunkt des Europäischen Parlaments zur Richtlinie über Luftsicherheitsentgelte geäußert hat,

Flüssigkeiten, Aerosole und Gele (LAG)

- K. in der Erwägung, dass das Verbot der Mitnahme von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen im Handgepäck im April 2011 für einen geringen Teil der Passagiere endet (weiterfliegende Fluggäste, die Flüssigkeiten, Aerosole und Gele, die an einem Drittlandsflughafen oder an Bord eines Luftfahrzeugs eines EU-fremden Luftfahrtunternehmens erworben wurden, in einer Tasche mitführen, die den von der Organisation für Internationale Zivilluftfahrt empfohlenen Leitlinien für die Sicherheitskontrolle entspricht, sofern auf der Tasche ein hinreichender Nachweis über den Kauf innerhalb der vorangegangenen sechsdreißig Stunden und auf der Luftseite des Flughafens oder an Bord während des Fluges angebracht ist),

- L. in der Erwägung, dass spätestens im April 2013 das genannte Verbot für sämtliche Flüssigkeiten, Aerosole und Gele endet,
- M. in der Erwägung, dass das Verbot der Mitnahme von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen im Handgepäck durch eine Verpflichtung zu ihrer Überprüfung ersetzt werden wird,

Sicherheitsmaßnahmen im Frachtbereich

- N. in der Erwägung, dass bei den jüngsten von den Nachrichtendiensten aufgedeckten terroristischen Angriffen Frachtstücke als Tatwerkzeuge genutzt werden sollten,
- O. in der Erwägung, dass nicht nur die Fluggäste, sondern auch Frachtstücke und Postsendungen angemessenen Sicherheitsmaßnahmen unterliegen und unterliegen müssen,
- P. in der Erwägung, dass nicht nur die Flughäfen, sondern auch die gesamte Lieferkette angemessenen Sicherheitsmaßnahmen unterliegen müssen,
- Q. in der Erwägung, dass im Bereich der Luftsicherheit die Postbetreiber eine wichtige Rolle bei der Abwicklung des Post- und Paketverkehrs spielen und sie in Umsetzung der europäischen Rechtsvorschriften einen erheblichen finanziellen und technischen Aufwand betreiben, um die Erfüllung internationaler und europäischer Sicherheitsstandards zu gewährleisten,

Internationale Beziehungen

- R. in der Erwägung, dass die internationale Koordinierung der Sicherheitsmaßnahmen in der Luftfahrt erforderlich ist, um einen hohen Sicherheitsstandard zu gewährleisten und dabei zugleich Mehrfachkontrollen von Passagieren und entsprechende Behinderungen und zusätzliche Kosten zu vermeiden,

Schulung des Sicherheitspersonals

- S. in der Erwägung, dass die Schulung des Sicherheitspersonals eine grundlegende und erforderliche Voraussetzung für die Gewährleistung eines hohen Maßes an Luftsicherheit ist, das mit der Behandlung der Passagiere unter Achtung ihrer Menschenwürde vereinbar sein muss,

Allgemeine Erwägungen

1. ist der Auffassung, dass es einer integrierten Lösung für die Sicherheit der Luftfahrt mit einheitlichen Sicherheitskontrollen bedarf, bei denen Fluggäste, Gepäck und Fracht, die von einem Flughafen der EU kommend in einem anderen Flughafen der EU eintreffen, nicht noch einmal kontrolliert werden müssen;
2. ist der Auffassung, dass wirksame und schnelle Verfahren zum Scannen der Fluggäste bei angemessener Wahrung der Einsatzzeit an den Kontrollpunkten von zusätzlichem Nutzen

für die Luftsicherheit sind;

3. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, ein integriertes System zur Risikoanalyse bei verdächtigen Fluggästen und zur Überprüfung von Gepäck und Fracht zu entwickeln, das auf den verfügbaren Informationen, insbesondere der Polizei, der Nachrichtendienste, der Zollbehörden und der Luftfahrtunternehmen basiert; das gesamte System sollte auf dem Bestreben nach Wirksamkeit, jedoch auch auf der Wahrung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung gründen;
4. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, für eine wirksame Zusammenarbeit und einen ebensolchen Informationsaustausch zwischen allen beteiligten Behörden sowie zwischen den Behörden und den Fluggesellschaften sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene zu sorgen;
5. fordert die Kommission auf, die Liste der erlaubten Kontrollmethoden und die Voraussetzungen für den Einsatz dieser Methoden regelmäßig dem technischen Fortschritt gemäß zu überarbeiten, damit eine diesem Fortschritt entsprechende hohe Wirksamkeit der Erkennung ermöglicht wird;

Sicherheitsscanner

6. fordert die Kommission auf, die Aufnahme von Sicherheitsscannern in die Liste der erlaubten Kontrollmethoden sowie angemessene Vorschriften für ihren Einsatz gemäß dieser Entschließung vorzuschlagen;
7. ist der Ansicht, dass der Einsatz von Sicherheitsscannern auf gemeinsamen Vorschriften beruhen muss, die nicht nur Bestimmungen zur Wirksamkeit der Erkennung enthalten, sondern auch die zum Schutz der Gesundheit und der Grundrechte der Reisenden und der Beschäftigten erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen festlegen;
8. schlägt insbesondere vor, dass die Europäische Kommission die Vorschriften für den Einsatz von Sicherheitsscannern überarbeitet, um die Bestimmungen zum Schutz der Gesundheit und der Grundrechte an den technischen Fortschritt anzupassen;

Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit

9. ist der Ansicht, dass die Zunahme des Terrorismus staatliche Maßnahmen für den Schutz und die Vorbeugung, die von den demokratischen Gesellschaften erwartet werden, erforderlich macht;
10. obwohl ein 100-prozentiger Schutz der Luftfahrt nicht gewährleistet werden kann, ist die Wirksamkeit der Erkennung von Sicherheitsscannern höher als die gegenwärtiger Metalldetektoren, insbesondere im Hinblick auf nichtmetallische Gegenstände und auf Flüssigkeiten; Leibesvisitationen (vollständige manuelle Durchsuchung) sind unangenehm und werden eher abgelehnt als ein Scanner;
11. ist der Auffassung, dass der Einsatz von Sicherheitsscannern nicht über das zur Herstellung eines hohen Sicherheitsstandards erforderliche Maß hinausgeht, wenn die

- erforderlichen Schutzvorkehrungen gewährleistet werden und in Betracht gezogen wird, dass weniger anspruchsvolle Verfahren keine vergleichbare Sicherheit bieten;
12. ist der Auffassung, dass den Besorgnissen und Forderungen in Bezug auf Privatsphäre und Gesundheit durch die Technik und die Methoden, die zur Verfügung stehen, genügt werden kann, dass die gegenwärtig in Entwicklung befindliche Technologie vielversprechend ist und die beste verfügbare Technik zum Einsatz kommen sollte;
 13. vertritt die Auffassung, dass die Entscheidung darüber, Sicherheitsscanner zu installieren oder nicht, in der Zuständigkeit und in der Freiheit der Mitgliedstaaten liegt;
 14. ist der Auffassung, dass in Mitgliedstaaten installierte Sicherheitsscanner den von der EU für alle Mitgliedstaaten festgelegten Vorschriften und Mindestforderungen entsprechen müssen, was unbeschadet des Rechts der Staaten zur Anwendung strengerer Maßgaben bleibt;
 15. vertritt die Auffassung, dass der Einsatz von Sicherheitsscannern der Freiwilligkeit der Fluggäste unterworfen sein muss, die jedoch im Falle ihrer Ablehnung einer Untersuchung mit einem Sicherheitsscanner dazu verpflichtet sind, sich anderweitigen Sicherheitskontrollen zu unterziehen, die mindestens ebenso wirksam wie Sicherheitsscanner sind;

Gesundheit

16. weist darauf hin, dass die europäischen und nationalen Rechtsvorschriften insbesondere unter Einhaltung des ALARA-Prinzips anzuwenden sind;
17. ist der Auffassung, dass in den Vorschriften über den Betrieb von Sicherheitsscannern insbesondere empfindliche sowie regelmäßiger Strahlung ausgesetzte Personengruppen berücksichtigt werden müssen;
18. ist der Auffassung, dass die Exposition gegenüber einer Dosis ionisierender Strahlung, die über den empfohlenen jährlichen Grenzwerten liegt, nicht hinnehmbar ist; vertritt dementsprechend die Ansicht, dass die Bildgebung mithilfe von Röntgenstrahlen bei systematischen Sicherheitskontrollen nicht angewendet werden darf;
19. weist darauf hin, dass den Mitgliedstaaten gemäß Richtlinie 96/29/Euratom eine Verantwortung für die Risikobewertung zukommt und sie strengere Bestimmungen als die in der EU-Richtlinie enthaltenen anwenden dürfen; weist ferner darauf hin, dass in einigen Mitgliedstaaten die Exposition von Personen gegenüber ionisierender Strahlung mit Ausnahme von medizinischen Zwecken untersagt ist;
20. fordert die Mitgliedstaaten auf, die langfristigen Auswirkungen der Exposition gegenüber Ganzkörperscannern unter Berücksichtigung der neuesten technischen Fortschritte regelmäßig zu überprüfen und die korrekte Installation, die ordnungsgemäße Verwendung und das gute Funktionieren der Geräte zu kontrollieren;
21. fordert die Kommission auf, die Richtlinie 96/29/Euratom an den technischen Fortschritt

anzupassen;

22. fordert, Sonderfälle zu berücksichtigen und (gesundheitlich) empfindliche Passagiere, zum Beispiel Schwangere, Kinder, ältere Menschen, Personen mit Behinderungen und Personen mit implantierten medizinischen Geräten (beispielsweise Prothesen und Herzschrittmacher) angemessen zu behandeln;

Ganzkörperbilder

23. ist der Auffassung, dass die Betriebsvorschriften den Schutz der erzeugten Bilder der Fluggäste nach Maßgabe des Datenschutzes, der Wahrung der Menschenwürde, der Privatsphäre und der Intimsphäre gewährleisten müssen;
24. ist der Ansicht, dass dieser Schutz am besten gewährleistet werden kann, wenn eine neutrale Körperabbildung verwendet wird und die Nutzung von Ganzkörperbildern nur mit angemessenen Garantien und im Ausnahmefall gestattet sein darf;
25. fordert nachdrücklich, dass die Bilder nicht länger gespeichert werden, als für die Sicherheit der Luftfahrt unbedingt erforderlich ist, dass sie gelöscht werden, wenn sie für die vorgesehenen Zwecke nicht mehr gebraucht werden und sie ferner ausschließlich für den Zweck der Erkennung verbotener Gegenstände verwendet werden dürfen;

Diskriminierungsverbot

26. ist der Auffassung, dass die Betriebsvorschriften sicherstellen müssen, dass die Auswahl von Personen für die Überprüfung durch Sicherheitsscanner nicht auf Grundlage diskriminierender Kriterien erfolgt;

Datenschutz

27. ist der Auffassung, dass die Bilder bei ihrer Verwendung nicht mit der Identität des Passagiers verknüpft werden dürfen und Maßnahmen dafür getroffen werden müssen, dass die Fluggäste nicht mithilfe des Bildes eines Körperteils identifiziert werden können, wenn dies nicht erforderlich ist;

Information gescannter Personen

28. geht davon aus, dass die überprüften Personen vorab alle erforderlichen Informationen erhalten müssen, insbesondere über die Funktionsweise des Scanners, die Art der zu sehenden Bilder und die sie betrachtenden Personen, die Bedingungen in Bezug auf die Intimsphäre, die Privatsphäre und den Datenschutz sowie über die Möglichkeit, die Überprüfung mit dem Scanner abzulehnen;

Behandlung gescannter Personen

29. fordert die Kommission auf, für die Sicherheitsbediensteten, die mit Sicherheitsscannern arbeiten, spezielle Schulungsmaßnahmen vorzusehen, die sich mit den Auswirkungen solcher Kontrollen auf die menschliche Würde und Gesundheit und den Schutz

personenbezogener Daten befassen;

30. fordert die Kommission auf, gemeinsam mit den Mitgliedstaaten einen Verhaltenskodex zum Einsatz von Sicherheitsscannern zu erstellen, der den Flughäfen zur Auflage macht, das Scanning unter Achtung der Grundrechte der Passagiere vorzunehmen;

Finanzierung der Sicherheit der Luftfahrt

31. erinnert an seinen Standpunkt vom 5. Mai 2010 zu Luftsicherheitsentgelten;
32. ist der Auffassung, dass die Luftsicherheitsentgelte transparent sein müssen, ausschließlich zur Deckung der Kosten für die Sicherheit verwendet werden dürfen und die Mitgliedstaaten, die sich für die Anwendung strengerer Maßnahmen entscheiden, die anfallenden Zusatzkosten selbst tragen müssen;
33. fordert den Rat auf, so bald wie möglich in erster Lesung einen Standpunkt über Luftsicherheitsentgelte anzunehmen;

Verbot von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen (LAG)

34. bekräftigt und verteidigt den Standpunkt des Europäischen Parlaments, das Verbot des Mitführens von Flüssigkeiten 2011 bzw. 2013 aufzuheben, wenn sich die technische Wirksamkeit der für die Wahrung der Sicherheit vorgesehenen Geräte bestätigt;
35. fordert die Mitgliedstaaten und die Flughäfen auf, alle erforderlichen Schritte zu unternehmen, um rechtzeitig über die angemessene Technik zu verfügen, damit die Aufhebung des Verbots des Mitführens von Flüssigkeiten zu den vorgesehenen Terminen zu keiner Einschränkung der Sicherheit führt;
36. ist der Auffassung, dass in diesem Zusammenhang alle Beteiligten die erforderlichen Schritte unternehmen müssen, um das Verbot des Mitführens von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen durch eine möglichst gründliche und einheitliche Überprüfung dieser Stoffe zu ersetzen und dabei die Wahrung der Rechte der Fluggäste umfassend zu gewährleisten;
37. fordert die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, in Abstimmung mit den Flughäfen eine angemessene Aufklärungskampagne über die Fluggastrechte durchzuführen; fordert die Kommission auf, im Rahmen der Möglichkeiten bei dieser Informationstätigkeit mitzuwirken;

Sicherheitsmaßnahmen im Frachtbereich

38. ist der Auffassung, dass auf Risikoanalysen beruhende Kontrollen von Frachtstücken und Postsendungen der Gefährdung entsprechen müssen, die mit der Beförderung einhergeht, und für angemessene Sicherheit Sorge zu tragen ist, insbesondere dann, wenn Frachtstücke und Postsendungen in Passagierflugzeugen befördert werden;
39. geht davon aus, dass zwischen den Mitgliedstaaten immer noch Ungleichheiten beim

Sicherheitsstandard im Frachtbereich bestehen und die Staaten deshalb für die korrekte Umsetzung der geltenden EU-Vorschriften über Frachtstücke und Postsendungen sorgen müssen;

40. ist der Ansicht, dass die Kontrollen der Europäischen Kommission in den Bereichen Fracht und Postsendungen verstärkt worden sind, und würde deshalb die Erarbeitung eines technischen Berichts über die Schwächen des derzeitigen Frachtsystems und mögliche Lösungsansätze für diese als äußerst nützlich betrachten;
41. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Kontrollen im Luftfrachtbereich zu verstärken und betont in diesem Zusammenhang, dass die Anzahl der diese Kontrollen durchführenden Mitarbeiter sowohl auf nationaler Ebene als auch auf der Ebene der Kommission erhöht werden muss;
42. betont die Bedeutung der Informationen der Zollbehörden für die Risikobewertung bei bestimmten Sendungen; fordert die Kommission auf, zu prüfen, ob die Informationssysteme der Zollbehörden erweitert werden müssen;
43. fordert die Kommission auf, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um für eine sichere Beförderung von aus Drittländern kommenden Frachtstücken zu sorgen und dazu insbesondere die Zuständigkeiten der einzelnen Akteure genau zu bestimmen;
44. fordert die Europäische Kommission auf, im Sicherheitsplan die Besonderheiten aller beteiligten Akteure zu berücksichtigen und die Sicherheitsmaßnahmen im Fracht- und Postverkehr zu vereinheitlichen, wobei für eine dynamische Wirtschaft gesorgt werden muss, die den Handelsverkehr, die Dienstleistungsqualität und die Entwicklung des elektronischen Handels weiter fördert;
45. fordert die Kommission auf, ein einheitliches System zur Schulung des Sicherheitspersonals im Frachtbereich vorzuschlagen;

Internationale Beziehungen

46. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten zur Zusammenarbeit mit der ICAO und Drittstaaten bei der Risikobewertung und den nachrichtendienstlichen Systemen im Bereich der Luftsicherheit auf;
47. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, im Rahmen der ICAO für allgemeine Sicherheitsstandards einzutreten und die Bemühungen von Drittländern zur Einführung solcher Standards zu unterstützen, um Fortschritte in Richtung einer gegenseitigen Anerkennung der Sicherheitsmaßnahmen zu erzielen und das Ziel wirksamer einheitlicher Sicherheitskontrollen zu verfolgen;

o
o o

48. erwartet von der Kommission einen Legislativvorschlag zur Anpassung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 noch während dieser Wahlperiode, wobei in diesem Vorschlag die Erklärung der Europäischen Kommission vom 16. Dezember 2010 im Zusammenhang mit der Verabschiedung der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren, zu berücksichtigen ist;

49. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

Ein umfassender Ansatz der Luftsicherheit

Die Mitteilung der Europäischen Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über den Einsatz von Sicherheitsscannern, die zunächst Gegenstand dieses Berichts über die Sicherheit der Luftfahrt war, ist inzwischen aufgrund von nach ihrer Verfassung eingetretener Ereignisse überholt.

Die wiederholten Terrorwarnungen, zuerst im Vereinigten Königreich mit dem Fund einer Paketbombe in einem Frachtflugzeug und später mit dem Abfangen mehrerer an einen hohen diplomatischen Mitarbeiter und an Botschaften in Athen adressierter Paketbomben, haben die EU veranlasst, angemessene Maßnahmen gegen die erkannten neuen Gefahren zu ergreifen.

Deshalb stellt sich das Europäische Parlament der Herausforderung, die getroffenen Maßnahmen zu prüfen und gegebenenfalls weitere Maßnahmen zur Risikoprävention im Sinne eines umfassenden Ansatzes der Sicherheit in der Zivilluftfahrt vorzuschlagen.

Dieser Bericht handelt daher von Sicherheitsscannern, der Analyse der getroffenen Entscheidungen zu Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen (LAG) und von den Sicherheitsmaßnahmen im Bereich Fracht und Postsendungen.

Bekämpfung des Terrorismus und Sicherheit der Zivilluftfahrt

Gegenwärtig erleben wir, dass die Globalisierung keine Arbeitshypothese, sondern eine unbestreitbare Tatsache ist. In diesem Rahmen weltweiter Verflechtung stellt der Terrorismus leider keine Einzelercheinung dar, der manche Länder betrifft und andere nicht. In einer demokratischen Gesellschaft ist jede Form des Terrorismus abzulehnen und gibt es keine ihn rechtfertigende Begründung.

Vor diesem Hintergrund haben die zuständigen demokratischen Institutionen die unbedingte Pflicht, alle erforderlichen Maßnahmen treffen, um Sicherheit der Bürger zu gewährleisten. Oft führen Entscheidungen, die zugunsten der Sicherheit getroffen werden, zum teilweisen Verlust bestimmter Freiheiten und auf jeden Fall zu Umständen, Unannehmlichkeiten und einer Veränderung der normalen Verhaltensregeln.

Leider stellt die Sicherheit in der Wertehierarchie moderner Gesellschaften einen Wert dar, der geschützt werden muss, da er nicht gewährleistet ist. Allerdings fordern demokratische Gesellschaften, während sie ihre Vertreter in den Institutionen damit beauftragen sie zu schützen, zugleich auch, dass dies nicht auf beliebige Weise und um jeden Preis geschieht. Die europäischen Bürger fordern, dass zugunsten der Sicherheit beschlossene Maßnahmen zu keiner Einschränkung ihrer Grundrechte führen.

Notwendige Verbesserung der Sicherheit der Zivilluftfahrt

Die Sicherheit der Zivilluftfahrt ist zweifelsohne eine der größten Sorgen der Europäischen Union. Seit den Terroranschlägen vom 11. September 2001 wurden eine Reihe von

Maßnahmen erarbeitet, die sich in EU-Verordnungen niederschlugen, die zum einen Terroranschlägen oder Angriffen auf die Sicherheit der Bürger vorbeugen und diese zum anderen gegebenenfalls verhindern sollen.

Die Gesetzgebung zur Luftsicherheit hat sich somit wie folgt entwickelt:

- Nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 wurden die Grundlagen für eine gemeinschaftliche Politik erarbeitet, die vorher nationale Aufgabe war, und es wurde die Verordnung 2320/2002 erlassen.
- Im Dezember 2001 versuchte der sogenannte „Schuhbomber“, Sprengstoff im Absatz seiner Schuhe zu verstecken, woraufhin auf europäischer Ebene besondere Maßnahmen für eine gründlichere Überprüfung der Schuhe der Fluggäste getroffen wurden.
- Im August 2006 hatte die Verwendung von Flüssigsprengstoff für versuchte Anschläge auf mehrere Flugzeuge über dem Atlantik unmittelbar ein Verbot des Mitführens von Flüssigkeiten an Bord von Flugzeugen zur Folge.
- Aufgrund der gesammelten Erfahrungen im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt wurde eine Aktualisierung der Verordnung 2320/2002 erforderlich, woraufhin als Grundlage für die europäischen Rechtsvorschriften zur Sicherheit der Zivilluftfahrt die Verordnung 300/2008 beschlossen wurde. Durch diese wurden die in diesem Bereich geltenden Vorschriften vereinfacht, vereinheitlicht und eindeutiger gefasst.
- Am 25. Dezember 2009 veranschaulichte ein versuchter Terroranschlag mit verstecktem Sprengstoff während eines Fluges von Amsterdam nach Detroit die Grenzen der vorhandenen Kontrollsysteme auf den Flughäfen bei der Entdeckung verbotener nichtmetallischer Gegenstände. In der Folge begannen mehrere Staaten, Überprüfungen durchzuführen oder strengere Sicherheitsmaßnahmen festzulegen, wobei sie als Kontrollmethode den Einsatz von Sicherheitsscannern einführten.
- Die jüngsten Anschläge Ende Oktober 2010 mit der Versendung von Paketbomben in die USA, die im Vereinigten Königreich und in Dubai entdeckt wurden, führten zu einer Verschärfung der Sicherheitsmaßnahmen bei der Luftfracht und zu einem Europäischen Aktionsplan für die kommenden Jahre.

Insgesamt **gibt es drei zentrale Verordnungen** über die Sicherheit der Zivilluftfahrt:

- Die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 (des Europäischen Parlaments und des Rates) zu gemeinsamen Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt;
- die Verordnung (EG) Nr. 272/2009 (der Kommission) zur Ergänzung der im Anhang der Verordnung Nr. 300/2008 festgelegten gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit der Zivilluftfahrt;
- die Verordnung (EU) Nr. 185/2010 (der Kommission) zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit.

Begründung des vorliegenden Initiativberichts

Sicherheitsscanner

Hintergrund

Da die Mitgliedstaaten und/oder Flughäfen mit den Vorschriften des geltenden EU-Rechtsrahmens für die Luftsicherheit eine Liste von Kontrollverfahren und –technologien erhalten, aus der sie auszuwählen haben, müssen die geltenden Rechtsvorschriften geändert werden, um die Sicherheitsscanner in diese Liste aufzunehmen (unbeschadet der Möglichkeit, Scanner zur Kontrolle oder als verschärfte Schutzmaßnahme zu installieren).

Vorgeschichte

Als die Europäische Kommission im Jahr 2008 dem Europäischen Parlament ihren Entwurf einer Verordnung vorlegte, in dem Sicherheitsscanner als eine der anerkannten Methoden zur Überprüfung von Personen genannt wurden, äußerte sich das Parlament in seiner Entschließung vom 23. Oktober 2008 dahingehend kritisch, dass diese keinen zusätzlichen Nutzen bringen würden und Zweifel bezüglich des Schutzes der Grundrechte bestünden. Die Entschließung des Europäischen Parlaments verwies mit Nachdruck auf die Auswirkung von Sicherheitsscannern auf die Menschenrechte, die Privatsphäre, die Menschenwürde und den Datenschutz und verlangte eine eingehende Analyse der Situation.

Die Mitteilung der Kommission

Die Europäische Kommission legte dem Europäischen Parlament in Reaktion auf dessen Entschließung von 2008 eine Mitteilung vor, in der die vom Parlament geäußerten Vorbehalte teilweise ausgeräumt werden:

- Anhörung des Europäischen Datenschutzbeauftragten
- Wissenschaftliche und medizinische Bewertung der Auswirkungen auf die Gesundheit;
- Soweit möglich, Bewertung der Auswirkungen auf Wirtschaft und Handel in Form einer Kosten-Nutzen-Analyse;
- Folgenabschätzung hinsichtlich der Grundrechte.

Zweck des vorliegenden Berichts ist es daher, auf die Aufforderung der Kommission zur Diskussion und gemeinsamen Überlegung der drei Organe zu reagieren, damit Fortschritte bei der gemeinsamen Aufgabe, dem Schutz der europäischen Bürger, erzielt werden.

Beurteilung des Entwurfs durch den Berichtersteller

Der Berichtersteller bewertet die Mitteilung der Kommission positiv. Seinem Urteil nach hat die Kommission die 2008 vom Europäischen Parlament geäußerten berechtigten Zweifel in zufrieden stellender Weise ausgeräumt.

Der Verfasser befürwortet die Einführung einheitlicher Vorschriften für die gesamte EU, um die operationellen Auflagen und die gemeinschaftlichen Standards zur Wirksamkeit der Erkennung der Scanner zu regeln.

Die neuesten Sicherheitsscanner sind offenbar dazu geeignet, die Sicherheit im Luftverkehr der EU zu erhöhen. Sie bringen einen zusätzlichen Nutzen in Bezug auf die Wirksamkeit der Sicherheitskontrollen auf den Flughäfen der EU, wobei die Verhältnismäßigkeit im Vergleich zu der abzuwendenden Gefahr gewahrt bleibt.

Flüssigkeiten, Aerosole und Gele (LAG)

Vorgeschichte der LAG auf den Flughäfen der EU

Seit 2006 ist es verboten, im Handgepäck Flüssigkeiten, Aerosole und Gele in einer Menge von über 100 ml mitzuführen.

Das Europäische Parlament verabschiedete im September 2007 die Entschließung P6-TA(2007)0374, in der die Kommission aufgefordert wurde, „die Verordnung (EG) Nr. 1546/2006 (Mitführen von Flüssigkeiten im Flugzeug) dringend einer Überprüfung zu unterziehen und sie aufzuheben, falls keine weiteren entscheidenden Tatsachen angeführt werden“. Seit damals haben die verschiedenen Versuche, dieses Verbot abzuschaffen, zu einer gemeinsamen Haltung der drei Organe geführt, gemäß der die schrittweise Aufhebung des Verbots des Mitführens von Flüssigkeiten festgelegt wurde.

Aktueller Stand der Gesetzgebung zu LAG

Mit der Verordnung (EU) 297/2010 der Kommission vom 9. April 2010 wurden die Beschränkungen für LAG aufgehoben und ein System der schrittweisen Aufhebung des Verbots zugunsten einer Methode zur Kontrolle auf Flüssigsprenstoff geschaffen.

In der Verordnung wird gefordert, die Flughäfen mit einem wirksamen Mechanismus auszustatten, bis zuverlässige Anlagen zur Erkennung installiert sind, was bis 29. April 2013 der Fall sein soll. Bis zu diesem Datum soll auf allen Flughäfen eine wirksame Überprüfung von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen möglich sein.

Folgende Phasen sind vorgesehen:

Flüssigkeiten, Aerosole und Gele dürfen in Sicherheitsbereichen und an Bord von Luftfahrzeugen mitgeführt werden, wenn sie gemäß den Anforderungen der Durchführungsbestimmungen kontrolliert wurden oder von der Kontrolle ausgenommen sind:

- Bis zum 29. April 2011 dürfen Flüssigkeiten, Aerosole und Gele, die an einem Drittlandsflughafen oder an Bord eines Flugzeugs eines EU-fremden Luftfahrtunternehmens erworben wurden, in Sicherheitsbereichen und an Bord von Flugzeugen mitgeführt werden.
- Bis zum 29. April 2013 müssen alle Flughäfen Flüssigkeiten, Aerosole und Gele gemäß den aufgrund von Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 verabschiedeten Anforderungen kontrollieren.

Frachtstücke und Postsendungen

Die europäischen Sicherheitsvorschriften für Frachtstücke beruhen auf zwei sich gegenseitig ergänzenden Säulen:

- Sicherheitskontrollen für Fracht und Post. Alle Frachtstücke und Postsendungen sind

vor dem Verladen in ein Flugzeug Sicherheitskontrollen zu unterziehen. Diese Sicherheitskontrollen erfolgen: **durch einen** reglementierten Beauftragten (Luftfahrtunternehmen, Agenturen, Spediteure oder sonstige Stellen, die die Sicherheitskontrollen gewährleisten), **durch einen** bekannten Versender (einen Versender von Fracht oder Post zur Versendung auf eigene Rechnung, dessen Verfahren gemeinsamen Sicherheitsvorschriften und -standards entsprechen, die es gestatten, die betreffende Fracht oder Post zu befördern), oder **durch einen** geschäftlichen Versender (einen Versender von Fracht oder Post zur Versendung auf eigene Rechnung, dessen Verfahren gemeinsamen Sicherheitsvorschriften und -standards entsprechen, die es gestatten, die betreffende Fracht oder Post mit für diese Art Transport bestimmten Luftfahrzeugen zu befördern). Es darf kein Frachtstück in ein Flugzeug gelangen, die vorher nicht kontrolliert wurde.

- Schutz der Frachtstücke und Postsendungen in der Lieferkette: Frachtstücke und Postsendungen, die mit einem Flugzeug befördert werden sollen, sind ab dem Zeitpunkt, zu dem die Sicherheitskontrollen stattfinden, bis zum Abflug des Luftfahrzeugs, mit dem sie befördert werden, vor unbefugten Eingriffen zu schützen (Schutz). Frachtstücke und Postsendungen, die nach den Sicherheitskontrollen nicht angemessen vor unbefugten Eingriffen geschützt sind, müssen kontrolliert werden.

Hintergrund

Nach den Vorfällen von Ende Oktober und Anfang November 2010 ergriff die Europäische Union zügig zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen im Frachtbereich, wobei insbesondere berücksichtigt wurde, dass die betreffenden Frachtstücke oft in Passagierflugzeugen befördert werden.

Die Sachverständigen für die Luftsicherheit der EU empfahlen umgehend verschiedene Handlungsprinzipien; so sollten die Sicherheitskontrollen für Fracht und Post auf einer gemeinsamen Risikobewertung einschließlich der Merkmale der Sendungen und der Art der zuvor durchgeführten Sicherheitskontrollen, der Art der Beförderung per Flugzeug (Passagierflugzeug, Nurfrachtflugzeug beziehungsweise Nurpostflugzeug) und des Herkunftsorts basieren.

Ferner wurde die Gründung einer Arbeitsgruppe vereinbart, die neue Vorschläge für die Stärkung der Luftsicherheit vorlegen soll. Der gegenwärtige Handlungsrahmen beruht auf diesem Plan der hochrangigen Gruppe über die Erhöhung der Sicherheit von Luftfracht.

Für die Verbesserung der Kontrollen von Luftfracht gibt es drei zentrale Handlungsbereiche:

- Verbesserung und Vereinheitlichung der europäischen Rechtsvorschriften im Bereich der Luftfracht. Konkret bei den Sicherheitskontrollen für Fracht und Post aus Drittländern. Verbesserung der Ausbildung und Überprüfung auf europäischer und nationaler Ebene.
- Verbesserung der Koordinierung und des Informationsaustauschs in der EU. Ab dem 1. Januar 2011 wurde das bestehende Zollsystem verstärkt. Es ist notwendig, einen guten Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zu sichern.

- Hebung der weltweiten Standards. Dafür muss die umfassende Zusammenarbeit mit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation fortgesetzt werden, um zu erreichen, dass aus Drittländern nach Europa eingeführte Pakete den europäischen oder anderen gleichwertigen Vorschriften entsprechen.

Auf diesem Hintergrund basieren die geäußerten Auffassungen des Berichterstatters, der die Kommission zur Fortsetzung ihrer Bemühungen um Verbesserungen auffordert und ihr darüber hinaus eine Reihe von Maßnahmen vorschlägt, die er als grundlegend für die Beseitigung von Sicherheitslücken im Bereich der Luftfracht betrachtet.

Es darf nicht vergessen werden, dass die Kontrollen, Nachrichtendienste und Überwachungsbehörden, der polizeiliche Informationsaustausch und die Humanfaktoranalyse grundlegend für die Gestaltung der Luftsicherheit als Gesamtheit sind.

All dies entspricht einem umfassenden Ansatz von Sicherheit im Bereich der Luftfahrt, dessen Ziel das Erreichen eines Höchstmaßes an Schutz für die europäischen Bürger und damit die Erfüllung einer wesentlichen und unerlässlichen Aufgabe der europäischen Gesetzgeber ist. Insgesamt geht es also um den Schutz der demokratischen Werte und die Bekämpfung des diese Werte bedrohenden Terrorismus.