

Die neue EU-Verordnung 300/2008 zum Luftsicherheitsrecht

BDWS Potsdam 09.02.2010

1.



Hintergrund: Entwicklung der Luftsicherheit

Sicherheitsgesetzgebung – Entwicklung

Anstieg der Luftsicherheitsmaßnahmen 1977 – 2006:

1977 – „Landshut Hijacking“	1989 – „Lockerbie“	2001- „9/11“
<p>Passenger Screening</p> <p>Cabin Baggage Screening</p>	<p>Random Check of Hold Baggage</p> <p>Baggage Reconciliation</p> <p>Passenger Screening</p> <p>Cabin Baggage Screening</p>	<p>Enforced Cockpit Doors</p> <p>Aircraft Cabin Check</p> <p>Passenger Profiling</p> <p>Sky Marshals</p> <p>Manual Checks on a Continuous Random Basis</p> <p>Baggage Surveillance</p> <p>100% Terminal Staff Screening</p> <p>100 % Hold Baggage Screening</p> <p>100 % Baggage Reconciliation</p> <p>Passenger Screening</p> <p>Cabin Baggage Screening</p>

Sicherheitsgesetzgebung – Entwicklung

Anstieg der Luftsicherheitsmaßnahmen 1977 – 2006:

2001 – 2006	2006 – „London Plot“	2010
<p>APIS / No Fly List</p> <p>News Rules on Cargo and Catering Security</p> <p>Segregation of Passengers</p> <p>Stringent Background Checks</p> <p>100 % Staff Screening</p> <p>Critical Parts</p>	<p>Limited Size of Hand Baggage</p> <p>Ban of Liquids</p> <p>Removal of Laptops</p> <p>APIS / No Fly List</p> <p>News Rules on Cargo and Catering Security</p> <p>Segregation of Passengers</p> <p>Stringent Background Checks</p> <p>100 % Staff Screening</p> <p>Critical Parts</p>	<p style="text-align: center; font-size: 48px;">?</p>

2.



Grundlagen und Maßnahmen der Luftsicherheit

Sicherheitsgesetzgebung - Lessons learned

- Sorgfältige **Risikoeinschätzung** als Grundlage neuer Maßnahmen
- Sorgfältige **Abwägung** von Effizienz, Effektivität und **Verhältnismäßigkeit** künftiger Sicherheitsmaßnahmen
- **Konzentration auf wahrscheinliche** und nicht auf theoretisch mögliche **Bedrohungen**
 - Akzeptanz eines immer bestehenden Restrisikos
 - Verzicht auf populäre, aber ineffektive Maßnahmen
- **Zielgerichteter Ressourceneinsatz** unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger
- **Sicherheit** ist vorrangig eine **hoheitliche Aufgabe** – nicht die Fluggesellschaft und die jeweiligen Passagiere sind Ziel von Terrorismus, sondern die Gesellschaft
- Notwendigkeit der **Integration des Industrie-Know How** in Gesetzgebung

Sicherheitsgesetzgebung – neue EU Verordnung 300/2008

Neue Rahmen-Verordnung wird 2010 in Kraft getreten; Einzelheiten werden in Durchführungsverordnung geregelt (spätestens 29 April 2010)

- **Risikobewertung** vor Einführung neuer Maßnahmen
- Mittelfristig: **One Stop Security** (Wegfall Transferkontrollen)
- Anerkennung des **Critical Part** als „sufficient protection“ (→ Wegfall AC-Versiegelung, Gepäckbewachung etc.)
- Wegfall von **Cabin Checks** bei Flügen aus EU
- Keine flächendeckenden **ID-Checks** beim Boarding
- Verzicht auf **Gepäckausladungen** bei hohem Technologiestandard
- Mittelfristig: **Rücknahme der Flüssigkeitsbeschränkung**



EU-Verordnung 300/2008 und ihre Durchführungsverordnungen: 1. Gesetzgebungsverfahren

- April 2008: Veröffentlichung der neuen Luftsicherheitsrahmenverordnung 300/2008
- Durchführungsverordnung (DVO) wurde am 21. Oktober 2009 erlassen,
- Rahmenverordnung 300/2008 sowie DVO werden wirksam zum 29. April 2010
- Durchführungsverordnung unterteilt in Commission Decision und Commission Regulation

2. Hauptinhalte der EU-VO

- **One Stop Security (Umsetzung mit USA pending)**
- **Verfahren für Verzicht auf Ausladung von unbegleitetem Gepäck**
- **Kein ID-Check am Gate**
- **Abschaffung Versiegelung Flugzeuge im „critical part“**
- **Reduktion Flugzeugdurchsuchungen**

3. Aktuelle Entwicklungen

- Erste Treffen mit dem BMI/ BMVBS/ LBA fanden bereits ab 29. Oktober statt, um erste Schritte der Implementierung zu besprechen
- Weitere Treffen zwischen Luftverkehrsgesellschaften, Verbänden und BMI/ BMVBS/ LBA fanden am 11. und 15. Januar 2009 statt, um die Umsetzung der neuen Verordnung zu finalisieren
- Vorbereitung der Umsetzung läuft in Abstimmung mit Behörden & Verbund der Airlines
- Lobbying über AEA bei der EU-Kommission für „Guidance Material“

3.



EN Detail

Chapter 1: Airport Security

A. Community Crew Identification Cards

- keine Verpflichtung zu einheitlichen „EU- ID Cards“
- “Crew” muss allerdings auf die Ausweise gedruckt werden – Umsetzungszeitraum von fünf Jahren

B. “Escorted Access”

- Notwendigkeit, die Crews zu begleiten, sofern sie den “critical part” zu Fuss betreten.
- “Visual escorting” ist möglich

Chapter 3: Aircraft Security – Was ändert sich?

- Kein Unterschied mehr zwischen search & check – zukünftig nur noch eine Luftfahrzeugsicherheitsdurchsuchung („security search“)
- keine security checks mehr durch die Besatzungen in Flugzeugen, die innerhalb der EU-Mitgliedstaaten unterwegs waren und sich jeweils im „critical part“ befunden haben
- Flugzeuge, die außerhalb der EU-Mitgliedstaaten unterwegs waren bzw. sich außerhalb des „critical parts“ befunden haben, müssen einer Luftfahrzeugsicherheitsdurchsuchung unterzogen werden

Kernbotschaften Lufthansa

- **Die Luftsicherheitsgesetze in Europa sind robust und bieten genügend Raum, aus eigenem Ermessen und angemessen mit der Bedrohung umzugehen. (EU - USA)**
- **Bodyscanner sind eine Verbesserung der Technik, müssen aber den legitimen Anforderungen von Ethik, Gesundheit und Wirtschaftlichkeit entsprechen. (gründlicher Prüfung vor Einsatz)**
- **Wir brauchen eine grundlegende Diskussion über die Luftsicherheit. Die Strategie muß sich ändern: weg von der Suche nach Gegenständen aber hin zu einer focussierten Suche nach Verdächtigen und einer Entlastung vertrauenswürdiger Passagiere.**
- **Jährlich werden 2,2 Mrd. Passagiere kontrolliert, weltweit damit sicher mehr als 10 Mrd. \$ Kosten/Jahr. Das erscheint dem Risiko nicht mehr angemessen.**

Chapter 4: Passenger and Cabin Baggage

1. Flüssigkeiten

- EU: Politischer Entscheidungsdruck durch Wegfall Rechtsgrundlage April 2010 zwischen EU-Parlament und Kommission und Mitgliedsländern
- Lobbying von AEA und ACI teilweise erfolgreich:
 - Verschiebung der Einführung der obligatorischen Transferlösung von 2010 auf 2011
 - Möglichkeit von Tests schon ab 2010
- Verordnungsentwurf der EU-Kommission und der Mitgliedstaaten, Zustimmung des EP steht noch aus:
 - ab April 2010 Möglichkeit der Zulassung von Flüssigkeiten nach Kontrolle
 - ab April 2011 obligatorische Zulassung Duty-Free-Flüssigkeiten im Transfer
 - ab April 2013 obligatorische Zulassung Flüssigkeiten für alle Passagiere
- Bei Umsetzung müssen Prozessverlangsamungen und höhere Kosten in jedem Falle vermieden werden
- Anregung von Testläufen bspw. im First Class Terminal

2. One Stop Security

- Juni 2009: Verhandlungen: TSA verzichtet bei Flügen EU-USA auf zusätzliche Flugzeugbewachung /Flugzeugdurchsuchung
- weitere Verhandlungen zu OSS weiter pending

Chapter 5: Hold Baggage

- Keine Verpflichtung zu ID-Checks am Gate
- Ausladung von unbegleitetem Gepäck
Neben den bereits existierenden Ausnahmen (“beyond passengers control”), wurde unter folgenden Voraussetzungen eine weitere Ausnahme formuliert:
 - ***Screening of hold baggage with EDS Standard 3 equipment***
 - ***Re-examination of the baggage images***
 - ***Appropriate risk assessment by an airline***
- Kein Schutz mehr von aufgegebenem Gepäck im Critical Part

Chapter 7: Air Carrier Mail and Air Carrier Materials

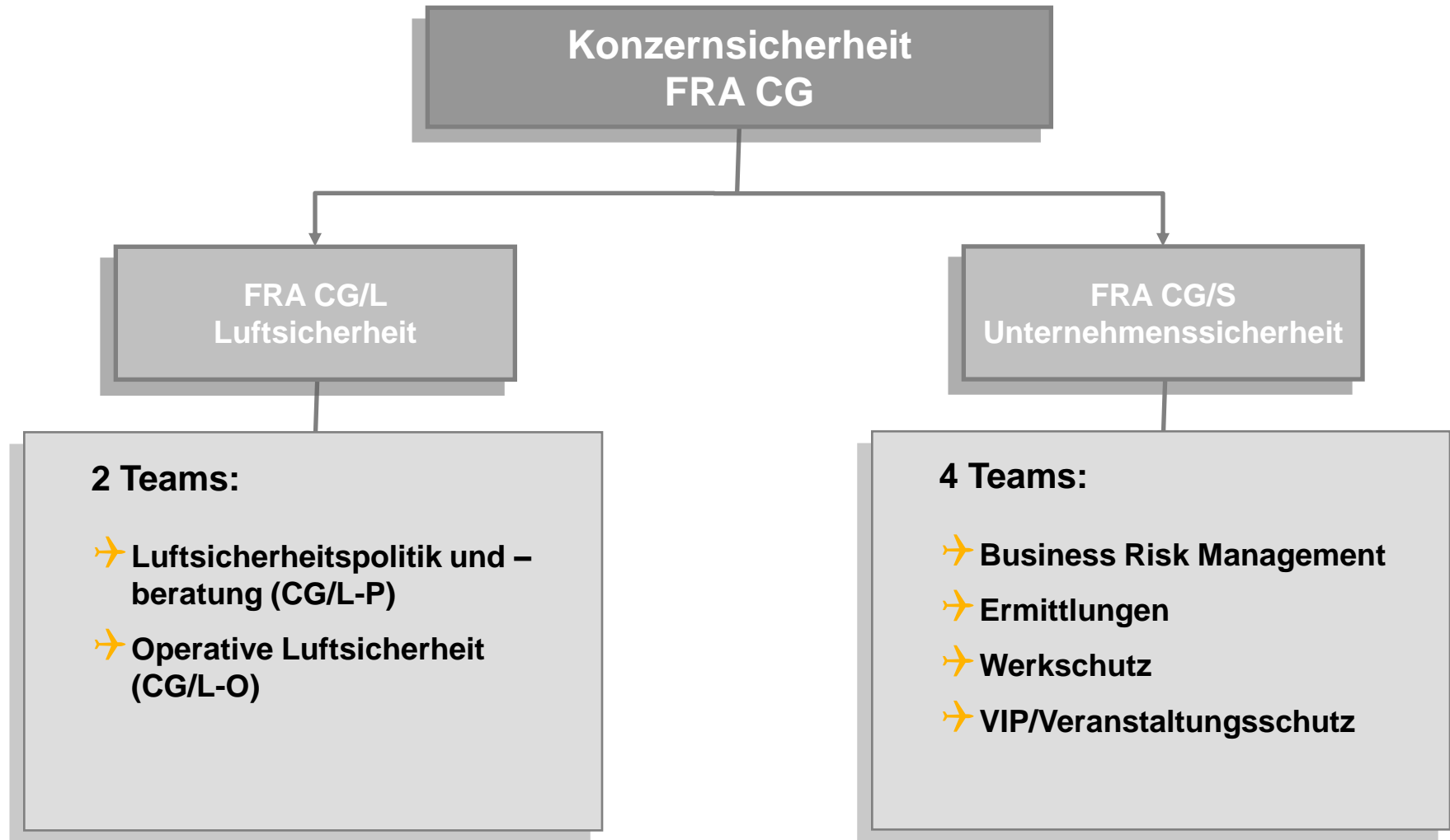
- „7.2.1.: Air carrier materials which are used for the purposes of passenger and baggage processing and which could be used to compromise aviation security shall be protected and kept under surveillance in order to prevent unauthorised access.“
- Lobbying erfolgreich dahingehend, dass die Anwendung dieser Vorschrift restriktiv gehandhabt werden wird
- EU Kommission wird im „guidance material“ eine Definition nennen, zB
- - manual baggage tags
- blank boarding cards (??)
- baggage tags (??)

4.



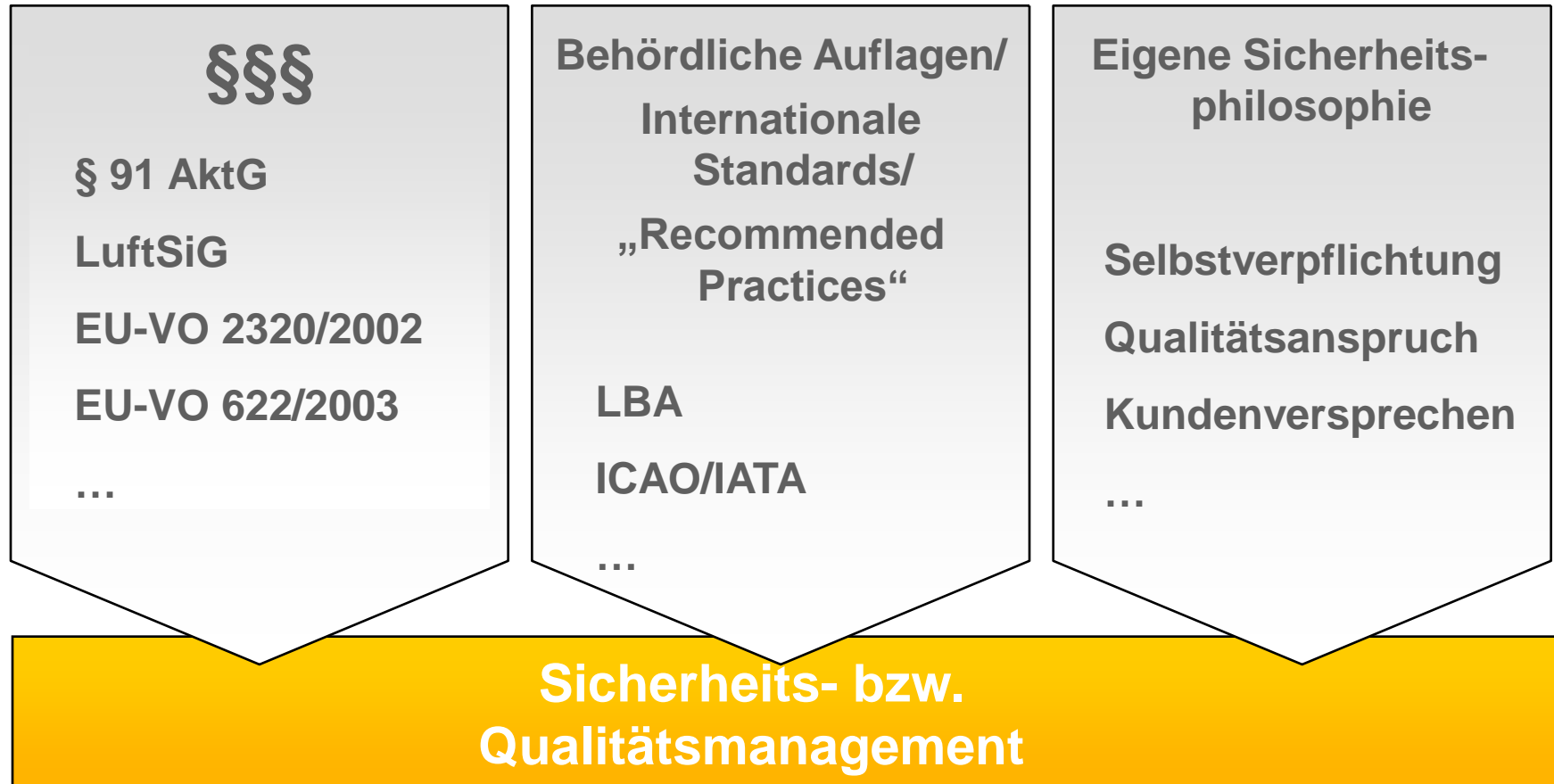
Qualitätsmanagement Luftsicherheit

Übersicht Organisationsstruktur FRA CG

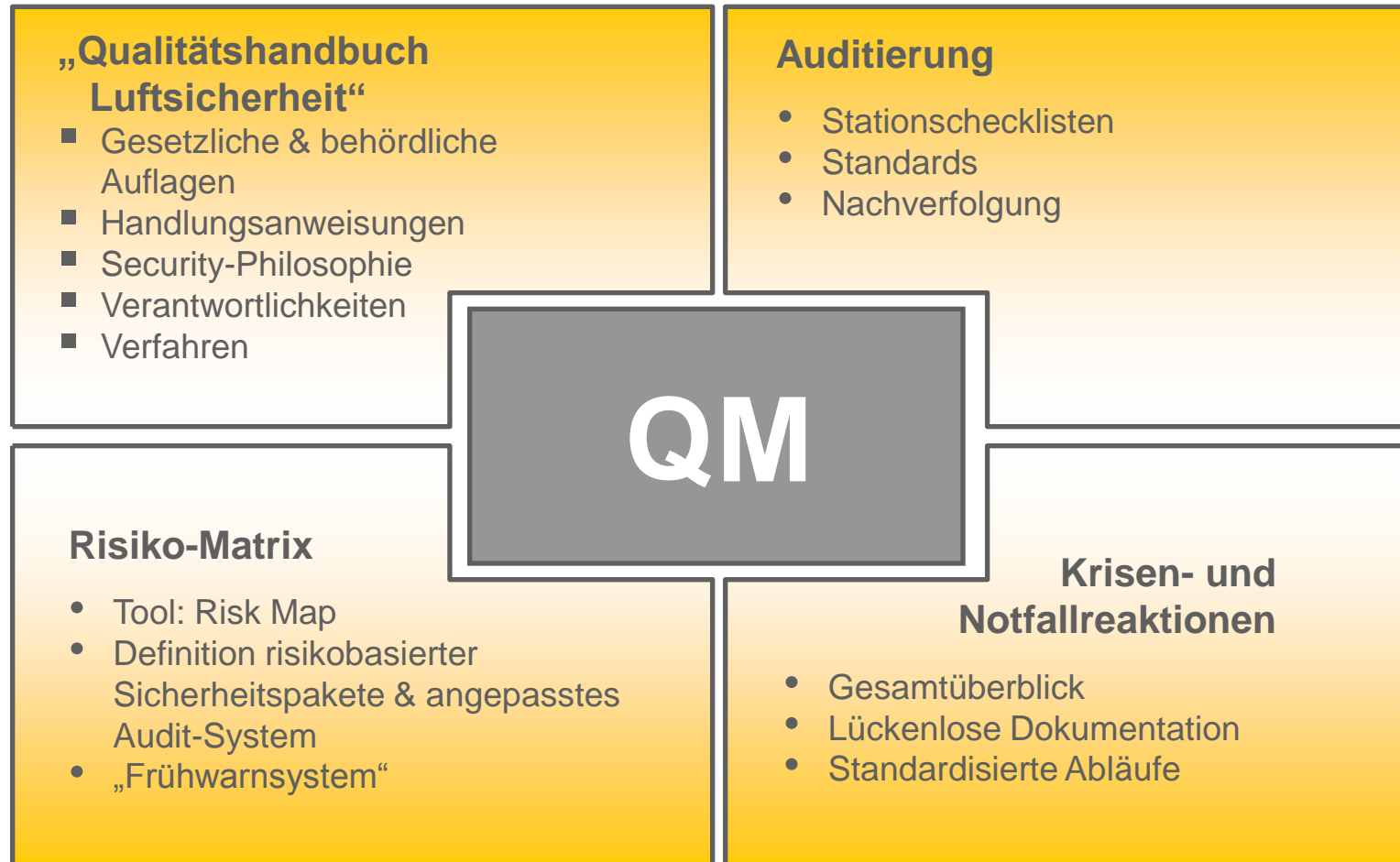


Qualitätsmanagement Luftsicherheit

Warum Qualitätsmanagement



Aufbau des Qualitätssicherungsprogramms



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit.**