

Brüssel, den 22. März 2006

Schwarze Liste im Luftverkehr – Fragen und Antworten

1 Wird es die von manchen Mitgliedstaaten veröffentlichten Listen weiterhin geben?

Sobald Betriebsuntersagungen auf europäischer Ebene aufgrund gemeinsamer Kriterien beschlossen sind, ist die Veröffentlichung von Listen der Mitgliedstaaten nicht mehr sinnvoll. Sie könnten sogar Verwirrung stiften. Die Mitgliedstaaten werden jedoch eine wichtige Rolle bei der Verbreitung und Aktualisierung der gemeinschaftlichen Liste spielen.

2 Ist diese erste gemeinschaftliche Liste lediglich eine Zusammenfassung der bereits bestehenden nationalen Listen?

Nein. Der anfänglichen Liste liegen alle Untersagungsmaßnahmen zugrunde, die in den Mitgliedstaaten bereits in Kraft sind, unabhängig davon, ob sie von den Mitgliedstaaten veröffentlicht wurden oder nicht. Die Kommission hat mit Unterstützung der Sachverständigen ihres Flugsicherheitsausschusses außerdem geprüft, ob eine Untersagung auf europäischer Ebene anhand der gemeinsamen Sicherheitskriterien gerechtfertigt ist.

Wurde eine nationale Maßnahme aufgrund anderer Erwägungen als der Sicherheit ergriffen oder können die Luftfahrtunternehmen oder die für ihre Beaufsichtigung zuständigen Behörden nachweisen, dass die Sicherheitsnormen wieder eingehalten werden, werden die zuvor geltenden nationalen Maßnahmen auf europäischer Ebene nicht aufgegriffen.

3 Wie kann ein Luftfahrtunternehmen erreichen, dass es wieder von der Liste gestrichen wird?

Gleichzeitig mit der ersten Liste hat die Kommission heute detaillierte Verfahrensregeln für deren Aktualisierung beschlossen. Ist ein Luftfahrtunternehmen der Auffassung, dass es von der Liste gestrichen werden sollte, weil es die geltenden Sicherheitsnormen wieder erfüllt, kann es sich unmittelbar oder über seine zuständige Zivilluftfahrtbehörde an die Kommission oder einen Mitgliedstaat wenden. Letztere können die Aktualisierung der Liste beantragen. Der Sachverständigenausschuss für Flugsicherheit prüft daraufhin die Nachweise, die das Luftfahrtunternehmen oder die für seine Beaufsichtigung zuständige Behörde vorlegt. Abschließend entscheidet die Kommission nach Stellungnahme des Ausschusses. Dasselbe Verfahren gilt für die Aufnahme eines Luftfahrtunternehmens in die Liste.

4 Wie wird ein Luftfahrtunternehmen in die Liste aufgenommen?

Das Verfahren ist für Aktualisierungen jeder Art dasselbe. Stellen Mitgliedstaaten oder die Kommission Mängel auf Seiten eines Luftfahrtunternehmens oder der für die Aufsicht zuständigen Behörde fest oder werden sie davon unterrichtet, können sie unverzüglich eine Überarbeitung der Liste beantragen. Eine Entscheidung wird dann anhand der gemeinsamen Sicherheitskriterien getroffen.

5 Hat die Aufnahme eines Luftfahrtunternehmens in die gemeinschaftliche Liste automatisch ein Flugverbot für dieses Unternehmen in Europa zur Folge?

In den meisten Fällen ja, da die Betriebsuntersagungen uneingeschränkt gelten. Es gibt allerdings Ausnahmen, die die Fluggäste aber nicht zu beunruhigen brauchen. So gelten für drei der in der Liste aufgeführten Luftfahrtunternehmen lediglich Betriebsbeschränkungen, da nur ein Teil ihres Flugbetriebs als gefährlich eingestuft ist. Ein Luftfahrtunternehmen kann zum Beispiel der Auflage unterliegen, Flugdienste nur mit einer bestimmten Art von Fluggerät durchzuführen.

6 Wie sehen die gemeinsamen Kriterien aus?

Diese objektiven und transparenten Kriterien wurden auf der Grundlage der Arbeiten des Sachverständigenausschusses für die Flugsicherheit unter Einbeziehung der Erfahrungen der Mitgliedstaaten aufgestellt. Sie beziehen sich im Wesentlichen auf die Ergebnisse der auf europäischen Flughäfen durchgeführten Inspektionen; Einsatz schlecht gewarteter, instandsetzungsbedürftiger oder nicht mehr normgerechter Luftfahrzeuge; Unfähigkeit der Luftfahrtunternehmen, bei Inspektionen festgestellte Mängel abzustellen, und Unfähigkeit der für die Aufsicht über ein Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörde, diese Aufgabe wahrzunehmen.

Die Kommission trifft eine Entscheidung über eine umfassende oder teilweise Untersagung des Betriebs eines Luftfahrtunternehmens erst nach gründlicher Einzelfallprüfung dieser verschiedenen Punkte und nach ausführlicher Erörterung im Sachverständigenausschuss.

7 Wie häufig und innerhalb welcher Fristen wird die Liste aktualisiert? Wird sie nicht schnell veralten?

Die Liste wird wann immer notwendig aktualisiert, spätestens alle drei Monate. Jede Untersagungsentscheidung muss selbstverständlich das Ergebnis einer gründlichen Prüfung sein und den Verteidigungsrechten des betroffenen Luftfahrtunternehmens Rechnung tragen. In dringenden Fällen können die Fristen aber sehr kurz sein.

8 Wird das neue Verfahren die Mitgliedstaaten nicht daran hindern, Sicherheitsmaßnahmen auf nationaler Ebene zu ergreifen?

Es gilt der Grundsatz, dass alle Maßnahmen gemeinsam beschlossen werden, und zwar auf der Grundlage gemeinsamer Kriterien, die in der gesamten Europäischen Union gelten. Es ist jedoch vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten in bestimmten Ausnahmefällen auf nationaler Ebene weiterhin Maßnahmen ergreifen können. Insbesondere gilt dies in dringenden Fällen oder bei Sicherheitsproblemen, die einen Mitgliedstaat in besonderer Weise betreffen.

9 Auf welcher Grundlage kann die Kommission die Initiative für eine Untersagung ergreifen, ohne sich auf eine bereits von einem Mitgliedstaat eingeleitete Maßnahme zu stützen?

Erlangt die Kommission, insbesondere dank der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), Kenntnis von einem dringenden Fall oder von einem schwerwiegenden Problem bezüglich eines Luftfahrtunternehmens, kann sie tätig werden, ohne eine eventuelle Reaktion eines Mitgliedstaats abzuwarten. Sie kann den Fall insbesondere dem Sachverständigenausschuss für Flugsicherheit vorlegen und nach dessen Stellungnahme geeignete Maßnahmen ergreifen.

10 Worin bestehen die „Verteidigungsrechte“ der Luftfahrtunternehmen?

Die von einer Betriebsuntersagung betroffenen Luftfahrtunternehmen haben das Recht, ihren Standpunkt darzulegen. Sie können schriftliche Stellungnahmen vorlegen, neue Nachweise beibringen oder einen mündlichen Vortrag vor der Kommission oder die Anhörung vor dem Flugsicherheitsausschuss verlangen.

11 Besteht nicht die Gefahr von Vergeltungsmaßnahmen von Seiten der Staaten, die von diesen Maßnahmen betroffen sind?

Wir bemühen uns zu erläutern, dass unser oberstes Anliegen die Sicherheit unserer Bürger ist. Mit den für die Beaufsichtigung der betreffenden Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden werden Gespräche geführt. Unser Ziel ist einzig und allein, die Flugsicherheit zugunsten aller zu verbessern, keinesfalls jedoch, die wirtschaftliche und soziale Entwicklung dieses oder jenes Landes zu beeinträchtigen. Im Übrigen schlagen wir den betreffenden Ländern vor, Maßnahmen zur technischen Unterstützung einzuführen, damit wir ihnen dabei behilflich sein können, ein ausreichendes Sicherheitsniveau zu erreichen.

12 Inwiefern kann die Veröffentlichung der gemeinschaftlichen schwarzen Liste den europäischen Flugreisenden von Nutzen sein?

Durch die Veröffentlichung der gemeinschaftlichen schwarzen Liste erhalten Fluggäste, die Flugreisen außerhalb der Europäischen Union antreten, wo die Flugverbote nicht gelten, nützliche Informationen. Die Kommission rät, Flugreisen mit Luftfahrtunternehmen auf der schwarzen Liste nach Möglichkeit zu vermeiden.

Die Liste verschafft auch den Verbrauchern Rechte, die bei einem Reiseveranstalter eine Reise gebucht haben, bei der ein Flug außerhalb der Europäischen Union von einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird, das auf der schwarzen Liste steht.

13 Warum wird nicht eine Liste der Staaten mit mangelnder Flugsicherheit veröffentlicht, wie dies die USA tun?

Weil wir der Auffassung sind, dass die Situation eines jeden Luftfahrtunternehmens einer Einzelfallprüfung bedarf. Wenn sich jedoch herausstellt, dass ein Staat nicht zur Beaufsichtigung der Luftfahrtunternehmen in seinem Hoheitsgebiet in der Lage ist, so werden wir allen Luftfahrtunternehmen dieses Staats den Flugbetrieb untersagen.

14 Warum wird nicht die bereits bestehende ICAO-Liste veröffentlicht?

Eine Entscheidung zur Veröffentlichung der Liste der Staaten, die nach Auffassung der ICAO nicht in der Lage sind, die internationalen Mindestnormen anzuwenden, kann nur auf internationaler Ebene getroffen werden. Es liegt auf der Hand, dass alle für die Flugsicherheit zuständigen Aufsichtsbehörden Zugang zur Gesamtheit der von den ICAO-Inspektoren gesammelten Informationen haben müssen. Das haben wir bereits bei der letzten ICAO-Generalversammlung im September vergangenen Jahres erreicht. Wir nutzen diese neuen Informationen, um aufgrund dessen gebotene Betriebsuntersagungen gegen Luftfahrtunternehmen zu erteilen. Wir werden jedoch auf der ICAO-Konferenz (20.-22. März in Montréal) vorschlagen, die Transparenz noch weiter zu erhöhen.

15 Müsste man nicht etwas bei den Vorfeldinspektionen (SAFA-Inspektionen) ändern, damit die gemeinschaftliche schwarze Liste Wirkung entfaltet? Diese Inspektionen sind unzureichend und zu oberflächlich oder beziehen sich auf rein administrative Aspekte!

Die SAFA-Inspektionen sind sehr wohl technischer Art und beschränken sich nicht auf Verwaltungstechnisches. Die (bis zu 53) Prüfpunkte sind unmittelbar für die Sicherheit der Fluggäste von Belang. Die SAFA-Inspektoren können insofern mit der Verkehrspolizei im Straßenverkehr verglichen werden. Es liegt aber auf der Hand, dass man die Triebwerke eines Flugzeugs bei einer Zwischenlandung nicht zur Inspektion auseinander nehmen kann. Die umfassende technische Prüfung eines Luftfahrzeugs obliegt dem Staat, in dem es eingetragen ist.

Es ist aber möglich, die Kontrollen zu verschärfen. Zusammen mit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit, dem Flugsicherheitsausschuss und der Gesamtheit der Mitgliedstaaten beabsichtigt die Kommission, das SAFA-Programm zu verbessern, besonders was das Verfahren der Vorfeldinspektionen, gezielte Inspektionen und die Nutzung der dabei gesammelten Daten angeht.

16 Können Luftfahrtunternehmen Flugverbote nicht durch das Chartern („wet leasing“) von Flugzeugen unterlaufen?

Luftfahrtunternehmen, denen der Betrieb (selbst vollständig) untersagt wurde, können manchmal Flugscheine in eigenem Namen und unter eigener Flugnummer verkaufen. Die betreffenden Flüge werden dann aber notwendigerweise mit Flugzeugen und Besatzungen anderer Luftfahrtunternehmen durchgeführt, die selbst als sicher eingestuft sind. Dies geschieht im Rahmen von Charterverträgen (so genanntes „wet leasing“). Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 müssen die Flugreisenden, die diese Flugscheine erwerben, obligatorisch darüber informiert werden, welches Luftfahrtunternehmen den Flug tatsächlich durchführt.

17 Wie wird die schwarze Liste der Öffentlichkeit zugänglich gemacht?

Die gemeinschaftliche schwarze Liste wird am 24. März im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. In ihrer elektronischen Fassung ist sie dann auf den Internetseiten der Kommission, der Europäischen Agentur für Flugsicherheit und der nationalen Zivilluftfahrtbehörden für jedermann abrufbar. Reisebüros und Flughäfen sind ebenfalls verpflichtet, die Liste der Öffentlichkeit zur Kenntnis zu bringen.