

Europäische Agentur für Flugsicherheit

Die **Europäische Agentur für Flugsicherheit** (European Aviation Safety Agency, **EASA**) ist eine in Köln ansässige EU-Agentur. Sie wurde am 15. Juli 2002 gegründet^[3] und ist seitdem die Flugsicherheitsbehörde der EU-Mitgliedstaaten. Sie ist die zentrale Zulassungsstelle der EU und soll die Sicherheits- und Umweltstandards im europäischen Flugverkehr verbessern.^[4]

Europäische Agentur für Flugsicherheit

Hauptsitz	Ottoplatz 1, 50679 Köln
Gründung	Juli 2002
Tätigkeitsbereich	Luftverkehrspolitik
Mitarbeiter	ca. 500 ^[1]
Etat	ca. 70 Millionen Euro ^[2]
Webadresse	www.easa.europa.eu

Inhaltsverzeichnis

1 Kurzdarstellung und Geschichte	1
2 Organisationsstruktur und Personal	1
3 Einflussnahme und Lobbystrategien	2
3.1 Seitenwechsler	2
3.2 Schnittstellen	2
4 Fallstudien und Kritik	2
5 Weiterführende Informationen	3
6 Einelnachweise	3

Kurzdarstellung und Geschichte

Die übergeordnete Hauptaufgabe der EASA liegt in der Umsetzung harmonisierter und bestmöglicher Umwelt- und Sicherheitsstandards, für das gesamte Gebiet der EU. Dazu erstellt sie Gesetzesvorschläge und berät die Kommission und Mitgliedstaaten zum Thema Flugverkehr. Sie fungiert zudem als Zulassungsstelle sowohl für Einzelteile als auch für Flugzeugmodelle, und überprüft die Einhaltung geltender Standards.^[5]

Die EASA wurde im Juli 2002 gegründet und nahm im Jahre 2003 ihre Arbeit auf. Sie soll unabhängig agieren und ist nur den EU-Staaten und der Kommission gegenüber rechenschaftspflichtig.^[5]

Organisationsstruktur und Personal

Im Verwaltungsrat der EASA sind Vertreter der Mitgliedstaaten und der Kommission vertreten. Er legt einen Arbeitsplan fest und beschließt den Haushaltsplan der Agentur. In beratenden und technischen Beiräten sind Vertreter der Luftfahrtindustrie an der Arbeit der Agentur beteiligt. Außerdem hat die EASA eine eigene Beschwerdekammer.^[5]

Der Franzose Patrick Goudou ist seit September 2003 – und damit von Beginn an – der Exekutivdirektor der EASA. Es obliegt allein ihm, sicherheitsrelevante Entscheidungen für die Agentur zu treffen. Eine Beschwerdekammer – bestehend aus einem Vorsitzenden, zwei Mitgliedern sowie zwei Stellvertretern^[6] – überprüft deren Inhalt auf Konformität mit geltendem europäischem Recht und kümmert sich um Beschwerden über die Entscheidungen der Agentur.^[7]

Der EASA-Verwaltungsrat, der aus 27 Vertretern der Mitgliedstaaten und einem Vertreter der Kommission besteht^[6], wählt den Exekutivdirektor. Die Aufgaben des Verwaltungsrats umfassen weiterhin die Erstellung eines Haushaltsplans, die Überwachung der Arbeitsweise sowie die Festlegung der Leitlinien der Agentur. Auf der Webseite von EASA findet sich die Liste der [Vorstandsmitglieder](#) sowie der [Beobachter](#) zu finden. Der Vorsitzende des Verwaltungsrates ist Michael Smethers.^[8] Der Beirat der EASA unterstützt den Verwaltungsrat bei seiner Arbeit. Er besteht aus [Vertretern](#) verschiedenster Bereiche der Luftfahrt.^[9]

Einflussnahme und Lobbystrategien

Die EASA ist der zentrale Ansprechpartner aller EU-Institutionen in Fragen der Luftverkehrspolitik. Die [EU-Agentur](#) berät die EU bei der Erstellung neuer Gesetze und Richtlinien; sie kontrolliert die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften; sie ist für die Zulassung luftfahrttechnischer Produkte zuständig (wie Flugzeuge und Einzelteile); prüft die Sicherheit außereuropäischer Fluganbieter; und betreibt Forschung zur Verbesserung der Sicherheit im Flugverkehr.^[1] Die EASA trägt also eine große Verantwortung für die Sicherheit der europäischen Bürger; umso wichtiger ist, dass sie effizient und unabhängig arbeitet.

Seitenwechsler

Um über die Zulassung von Flugzeugen und deren Bestandteile urteilen zu können, benötigt das zuständige EASA-Personal fundiertes Fachwissen. Die meisten Mitarbeiter erwarben dies durch frühere Tätigkeit in Unternehmen der Branche. Nachdem sie zu EASA wechselten, besteht allerdings immer noch die Gefahr, dass ihnen bei ihren Entscheidungen die Interessen ihres früheren Arbeitgebers sehr nahe liegen; dies untergräbt die Neutralität der Agentur.^[6]

Schnittstellen

Wo treffen sich Mitarbeiter der Institution mit Lobbyisten und Wirtschaftsvertretern

Fallstudien und Kritik

EU-Rechnungshof kritisiert die EASA wegen ihres Umgangs mit Interessenkonflikten

Im Oktober 2012 veröffentlichte der EU-Rechnungshof seinen Bericht über vier [EU-Agenturen](#) – die Europäische Arzneimittelagentur ([EMA](#)), die Europäische Chemikalienagentur ([ECHA](#)), die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit ([EFSA](#)) und die Europäische Agentur für Flugsicherheit ([EASA](#)) – und deren Umgang mit Interessenkonflikten. Dabei kam er zu dem Ergebnis, dass alle vier untersuchten Agenturen nur unzureichende Regeln zur Prävention von Interessenkonflikten haben, und dass dringender Handlungsbedarf besteht.^[6]

Die EASA hat keine eigenen Regeln oder festgelegte Prozeduren für den Umgang mit potentiellen Interessenkonflikten ihrer Mitarbeiter. Außerdem müssen Mitglieder des Verwaltungsrats, der Beschwerdekammer und alle Experten keine Interessenerklärung ausfüllen, obwohl sie großen Einfluss auf die Arbeit der Agentur haben.^[6]

Zwar stellt der Rechnungshof allen vier untersuchten **Agenturen** ein schlechtes Zeugnis aus; doch die EASA bildet oft das Schlusslicht der Gruppe: Nur sie lässt ihre Mitarbeiter keine Interessenerklärungen ausfüllen; nur sie hat keine eigenen Regeln zum Umgang mit Interessenkonflikten; nur sie hat weder Richtlinien bezüglich der Annahme von Geschenken und Einladungen. Weiterhin kritisiert der Rechnungshof, dass EASA ihre künftigen Mitarbeiter hinsichtlich potentieller Interessenkonflikte nicht ausreichend prüft und mit nationalen Behörden zusammenarbeitet, um deren Umgang mit Interessenkonflikten sie sich nicht informiert. [6]

Der EU-Rechnungshof empfiehlt der EASA...

- klare Leitlinien zum Umgang mit Interessenkonflikten zu entwickeln (diese müssen dann auch für externe Mitarbeiter gelten);
- künftige Mitarbeiter vor Einstellung auf mögliche Interessenkonflikte zu prüfen;
- das Ausfüllen von Interessenerklärungen für alle Mitarbeiter verpflichtend einzuführen und die Informationen konsequent auszuwerten;
- Regeln bezüglich der Annahme von Geschenken und Einladungen aufzustellen;
- transparente Prozeduren zur Sanktionierung von Vertrauensbrüchen (*breach-of-trust policy*) für alle Agenturmitarbeiter zu entwickeln;
- für mehr Nachvollziehbarkeit und Transparenz der Entscheidungen zu sorgen, die in wissenschaftlichen Komitees getroffen werden;
- die Mitarbeiter für potenzielle Interessenkonflikte zu sensibilisieren und dahingehend zu schulen;
- für Mitarbeiter Regeln bezüglich der Auswahl künftiger Arbeitgeber zu entwickeln, um die Probleme um den [Drehtür-Effekt](#) anzugehen. [6]

Weiterführende Informationen

- ...

Einelnachweise

1. ↑ [1.01,1](#) Europäische Agentur für Flugsicherheit, www.easa.europa.eu, aufgerufen am 25.10.2012
2. ↑ [EASA: Köln ist Europa-Zentrale für Flugsicherheit](#), www.airliners.de, aufgerufen am 25.10.2012
3. ↑ [Verordnung \(EG\) Nr. 1592/2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit](#), www.eurlex.europa.eu, aufgerufen am 24.10.2012
4. ↑ [Pressemitteilung: Europäische Agentur für Flugsicherheit \(EASA\) am Start](#), www.europa.eu, aufgerufen am 24.10.2012
5. ↑ [5.05,15,2](#) [More about EASA](#), www.easa.europa.eu, aufgerufen am 30.10.2012
6. ↑ [6.06,16,26,36,46,56,6](#) [Management of Conflict of Interest in Selected EU Agencies](#), www.eca.europa.eu, aufgerufen am 31.10.2012
7. ↑ [Executive Director](#), www.easa.europa.eu, aufgerufen am 30.10.2012
8. ↑ [EASA Management Board](#), www.easa.europa.eu, aufgerufen am 30.10.2012
9. ↑ [EASA: Organisation Structure](#), www.easa.europa.eu, aufgerufen am 30.10.2012