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[2] und ist seitdem die Flugsicherheitsbehörde aller EU-Mitgliedstaaten. Sie ist die zentrale Zulassungsstelle der EU und soll die Sicherheits- und Umweltstandards im europäischen Flugverkehr verbessern.[3] Neben den EU-Mitgliedsstaaten sind auch Norwegen, die Schweiz, Island und Liechtenstein teil der EASA. Zusätzlich zu Büros in Köln und Brüssel betreibt die EASA weltweit vier ständige Vertretungen.[1]

Europäische Agentur für Flugsicherheit	
Hauptsitz	Ottoplatz 1, 50679 Köln
Gründung	Juli 2002
Tätigkeitsbereich	Luftverkehrspolitik
Mitarbeiter	ca. 800
Etat	205 Mio. € (2022) [1]
Webadresse	www.easa.europa.eu

- Überblick A-Z
- Lobbyismus in der EU

Inhaltsverzeichnis

1 Kurzdarstellung und Geschichte 1
2 Organisationsstruktur und Personal 2
3 Einflussnahme und Lobbystrategien 2
3.1 Seitenwechsler 2
4 Fallstudien und Kritik 2
5 Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus 3
6 Einzelnachweise 4

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 bereitet sie Gesetzesvorschläge vor und berät Kommission und Mitgliedstaaten zum Thema Flugverkehr. Sie fungiert zudem als Zulassungsstelle, sowohl für Einzelteile als auch für ganze Flugzeugmodelle, und überprüft die Einhaltung geltender Standards.[4]

Die EASA wurde im Juli 2002 gegründet und nahm im Jahre 2003 ihre Arbeit auf. Sie soll unabhängig agieren und ist den EU-Staaten, der Kommission, dem Parlament und dem EU-Ministerrat gegenüber rechenschaftspflichtig.[4]

Organisationsstruktur und Personal

Im Verwaltungsrat der EASA sitzen 27 Vertreter der Mitgliedstaaten und ein Vertreter der Kommission.[5] Er legt den Arbeitsplan der Agentur fest und beschließt deren Haushaltsplan. 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. Der Vorsitzende des Verwaltungsrates ist Piotr Samson.[6]

Der Beirat der EASA unterstützt den Verwaltungsrat bei seiner Arbeit. Er besteht aus Vertretern verschiedenster Bereiche der Luftfahrt.

Seit September 2013 ist Patrick Ky Exekutivdirektor der EASA und somit der Nachfolger des Franzosen Patrick Goudou, welcher seit 2003 – und damit von Beginn an – der Exekutivdirektor der EASA war.[7] Es obliegt allein ihm, sicherheitsrelevante Entscheidungen für die Agentur zu treffen. Die Beschwerdekammer – bestehend aus einem Vorsitzenden, zwei Mitgliedern, sowie zwei Stellvertreter/-innen[5] – überprüft deren Inhalt auf Konformität mit geltendem europäischem Recht und kümmert sich um Beschwerden über jegliche Entscheidungen der Agentur.[7] Der Exekutivdirektor wird vom Verwaltungsrat gewählt.

Einflussnahme und Lobbystrategien

Die EASA ist der zentrale Ansprechpartner aller EU-Institutionen in Fragen der Luftverkehrspolitik. Die EU-Agentur berät die europäischen Institutionen bei der Erstellung neuer Gesetze und Richtlinien; kontrolliert die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften; ist für die Zulassung luftfahrttechnischer Produkte zuständig; prüft die Sicherheit außereuropäischer Fluganbieter; und betreibt Forschung zur Verbesserung der Sicherheit im Flugverkehr.[4] 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 Tätigkeiten 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.[5]

Fallstudien und Kritik

Europäischer Rechnungshof kritisiert die EASA wegen ihres Umgangs mit Interessenkonflikten

Im Oktober 2012 veröffentlichte der Europäische 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 unzulängliche Regeln zur Prävention von Interessenkonflikten haben, und dass dringender Handlungsbedarf besteht.[5]

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 Expert/-innen keine Interessenerklärung ausfüllen, obwohl sie großen Einfluss auf die Arbeit der Agentur haben.[5]

Der Rechnungshof stellt allen vier untersuchten Agenturen ein schlechtes Zeugnis aus; doch die EASA bildet das Schlusslicht dieser 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 noch von Einladungen. Weiterhin kritisiert der Rechnungshof, dass die EASA ihre künftigen Mitarbeiter/-innen hinsichtlich potentieller Interessenkonflikte nicht ausreichend prüft und mit nationalen Behörden zusammenarbeitet, über deren eigene Interessen sie sich nicht hinreichend informiert.[5]

Der EU-Rechnungshof empfahl der EASA daher

- klare Leitlinien zum Umgang mit Interessenkonflikten zu entwickeln (diese müssen dann auch für externe Mitarbeiter/-innen gelten);
- künftige Mitarbeiter/-innen vor Einstellung auf mögliche Interessenkonflikte zu prüfen;
- das Ausfüllen von Interessenerklärungen für alle Mitarbeiter/-innen 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/-innen zu entwickeln;
- für mehr Nachvollziehbarkeit und Transparenz der Entscheidungen zu sorgen, die in wissenschaftlichen Komitees getroffen werden;
- die Mitarbeiter/-innen für potenzielle Interessenkonflikte zu sensibilisieren und dahingehend zu schulen;
- für Mitarbeiter/-innen Regeln bezüglich der Auswahl künftiger Arbeitgeber zu entwickeln, um die Probleme um den Drehtür-Effekt anzugehen.[5]

Die EASA kam diesen Empfehlungen mit Aktualisierungen des Verhaltenskodex weitestgehend nach, sodass alle Verwaltungsratsmitglieder und Mitarbeiter/-innen in vertraulichen Positionen nun jährlich eine öffentlich einsehbare Interessenerklärung ausfüllen müssen[8] und beispielweise die Annahme von Geschenken nur bis zu einem Wert von 150€ erlaubt ist. Die Umsetzung dieser Regelungen wird von einem entsprechenden Ausschuss, bestehend aus EASA- und EU-Kommissionsmitgliedern, beaufsichtigt.[9]

Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus

Newsletter Bluesky Facebook Instagram

Einzelnachweise

1. ↑ [1,01,1] The Agency, easa.europa.eu, abgerufen am 08.02.2023
2. ↑ Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, eurlex.europa.eu, abgerufen am 16.06.2016
3. ↑ Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) am Start, Pressemitteilung der Europäischen Kommission vom 02.10.2003, abgerufen am 16.06.2016
4. ↑ [4,04,14,2] FAQs - The Agency, easa.europa.eu, abgerufen am 08.02.2023
5. ↑ [5,05,15,25,35,45,55,6] Management of Conflict of Interest in Selected EU Agencies, eca.europa.eu, abgerufen am 16.06.2016
6. ↑ Management Board, easa.europa.eu, abgerufen am 08.02.2023
7. ↑ [7,07,1] Executive Director, easa.europa.eu, abgerufen am 16.06.2016
8. ↑ EASA updates its Code of Conduct, easa.europa.eu, abgerufen am 08.02.2023
9. ↑ Management Board Decision 04-2021, easa.europa.eu, abgerufen am 08.02.2023