

02.10.91

EG - In - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Mitteilung der Kommission an den Rat über Gemeinschafts-
maßnahmen auf dem Gebiet der Betriebsstörungen und Unfälle
im Luftverkehr

SEK(91) 1419 endg.; Ratsdok. 8152/91

581/81

KEP-AE-Nr.: 912371

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 2. Oktober 1991 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist vom Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 10. September 1991 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Zusammenfassung

Die Liberalisierungspolitik des Luftverkehrs erfordert die Verabschiedung begleitender Maßnahmen, um einen harmonischen Ablauf sicherzustellen. Die Luftverkehrssicherheit ist ein wesentlicher Bestandteil dieser Politik. Diese Mitteilung untersucht die unterschiedlichen Aspekte in Verbindung mit Betriebsstörungen und Luftfahrtunfällen und schlägt eine Reihe von Gemeinschaftsmaßnahmen auf drei Hauptgebieten vor.

Bei den Verfahren zwingend vorgeschriebener Betriebsstörungsberichte wird sich die Gemeinschaftsmaßnahme auf die Studie über ein Koordinierungsverfahren für die bestehenden Datenbasen stützen.

Bei den vertraglichen Verfahren freiwilliger Betriebsstörungsberichte wird die Gemeinschaftsmaßnahme die Schaffung eines europäischen Verfahrens versehen.

Bei den Unfallvoruntersuchungen wird es darum gehen, die bestehende Regelung anzupassen, Kriterien für die Grundstrukturen in jedem Mitgliedsstaat aufzustellen, eine Aus- und Weiterbildung der Sachverständigen einzurichten, die Voruntersuchungsstellen zu verstärken, engere Kontakte zwischen den Leitungen dieser Stellen herzustellen, ein gemeinschaftliches "Verstärkungsteam" zu schaffen, die Gründung eines Katastrophenfonds zu untersuchen und eine bessere Informationsverbreitung vorzusehen.

581/91

- 2 -

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT
ÜBER GEMEINSCHAFTSMASSNAHMEN AUF DEM GEBIET DER
BETRIEBSSTÖRUNGEN UND UNFÄLLE IM LUFTVERKEHR

1. EINLEITUNG

1. Die Zivilluftfahrt ist ein sehr sicherer Verkehrsträger: bei weltweit mehr als 1 Milliarde Passagiere, die 1990 den Luftweg benutzten, waren nur 51 Unfälle von Verkehrsflugzeugen zu verzeichnen, bei denen 641 Menschen ums Leben kamen⁽¹⁾. Wenn auch die absolute Zahl der Opfer noch zu hoch ist, kann dennoch nicht geleugnet werden, daß das Risiko eines Flugunfalls sehr begrenzt ist.
2. Außerdem unterscheidet sich der Sicherheitsstandard in den verschiedenen Regionen der Erde beträchtlich; hierbei ist das gute Abschneiden Europas hervorzuheben, wo etwa 34 % des Weltluftverkehrs stattfinden, sich aber nur etwa 10 % der Unfälle mit tödlichem Ausgang ereignen⁽²⁾. In der Gemeinschaft waren zwischen 1980 und 1990 22 Unfälle von Verkehrsflugzeugen mit tödlichem Ausgang zu verzeichnen.
3. Der hohe Sicherheitsstandard kann nur durch beständige Aufmerksamkeit und anhaltende Bemühungen aller am Luftverkehr Beteiligten gehalten oder erhöht werden. Um so mehr als alle Indikatoren anzeigen, daß das Sicherheitsniveau, das bis jetzt immer gestiegen ist, inzwischen eher gleichbleibt. Deshalb könnte die voraussehbare Zunahme des Luftverkehrs in Zukunft eine Erhöhung der Unfall- und Opferzahlen nach sich ziehen, was nicht hingenommen werden darf⁽³⁾.

(1) Zum Vergleich: Im selben Jahr starben auf den Straßen Dänemarks, eines der fortschrittlichsten Staaten bei der Sicherheit im Straßenverkehr, 631 Menschen.

(2) Siehe Anhang I.

(3) Siehe Anhang II.

4. Folglich müssen nicht nur die bestehenden Maßnahmen und Verfahren für die Luftverkehrssicherheit weiter verbessert werden, sondern auch die Möglichkeiten zur Einführung neuer Maßnahmen und Verfahren auf solchen Gebieten erkundet werden, auf denen wesentliche Fortschritte zu erwarten sind, ohne daß die Belastung der Luftverkehrsunternehmen erhöht wird, wie beispielsweise beim Faktor Mensch, der auf die eine oder andere Art bei 80 % der Luftfahrzeugunfälle eine Rolle spielt. Es kommt daher darauf an, diese Gebiete genau einzugrenzen. Hierfür können wertvolle Erkenntnisse aus den Ergebnissen der Untersuchungen von Luftfahrzeugunfällen gewonnen werden sowie aus der Analyse der zahlreichen Betriebsstörungen, die glücklicherweise nicht zu Unfällen geführt haben.

II. DIE LUFTVERKEHRSSICHERHEIT IN DER GEMEINSCHAFT

5. Seit Dezember 1987 betreibt die Gemeinschaft eine Luftverkehrspolitik, die durch die Liberalisierung dieses Wirtschaftszweiges und durch verschiedene Harmonisierungsmaßnahmen gekennzeichnet ist. Infolge der gegenwärtigen Entwicklung wird das Europa des großen Binnenmarkts am 31. Dezember 1992 über eine Zivilluftfahrt verfügen, die auf seine Erfordernisse zugeschnitten ist. Zur Sicherstellung des harmonischen Funktionierens macht diese Entwicklung auch begleitende Maßnahmen erforderlich.
6. Ein wesentliches Element der Luftverkehrspolitik, für die Handlungsbedarf besteht, stellt die Luftverkehrssicherheit dar. Das Europäische Parlament hat übrigens wiederholt darauf gedrungen, daß konkrete Maßnahmen ergriffen werden. So formuliert es in seiner am 15. September 1987 angenommenen Entschließung zu Gemeinschaftsmaßnahmen auf dem Gebiet der Luftverkehrssicherheit⁽⁴⁾ zahlreiche konkrete Vorschläge für das Tätigwerden der Gemeinschaft..
7. Die Kommission, die um die Beibehaltung des hohen Sicherheitsstandards im europäischen Luftverkehr bemüht ist, hat die Möglichkeiten, der Entwicklung dieses Wirtschaftszweigs gerecht zu werden, untersucht und hierzu die betroffenen Kreise angehört. Insbesondere wurde im November 1987 ein Symposium über Luftverkehrssicherheit veranstaltet.

(4) ABI. Nr. C 281 vom 19.10.1987, S. 51.

Aufgrund der zahlreichen Stellungnahmen⁽⁵⁾ konnte die Kommission einige Gebiete ermitteln, auf denen Gemeinschaftsmaßnahmen wünschenswert und für die Sicherheit der Luftfahrt von Nutzen wären.

8. Bei jedem Tätigwerden der Gemeinschaft auf dem Gebiet der Luftverkehrssicherheit muß das internationale Umfeld und die von den zuständigen internationalen Organisationen wie der ICAO und der ECAC geleistete Arbeit berücksichtigt werden.

Die Gemeinschaftsmaßnahmen müßten auf der Grundlage der von der ICAO aufgestellten Grundsätze zur Anwendung der strengsten Vorschriften führen, die dem hohen Stand der technologischen Entwicklung in der Gemeinschaft entsprechen.

9. Die auf diesem Gebiet zu erwartenden Maßnahmen der ECAC können der Gemeinschaft nur nutzen, da allein der Anteil der gewerblichen Linienfluggesellschaften der zwölf Mitgliedstaaten am gewerblichen Linienluftverkehr in der ECAC 85 % beträgt⁽⁶⁾. Andererseits gilt es, die Gemeinschaftsmaßnahmen so zu konzipieren, daß sie auch von den anderen Mitgliedstaaten der ECAC, die dies wünschen, übernommen werden können.

(5) Actes du Symposium sur la sécurité aérienne, Office des Publications Officielles des Communautés Européennes, Luxembourg, n° de catalogue: CB-54-88-215-FR-C; auch in englischer Sprache erhältlich: Proceedings of the Air Safety Symposium, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, Catalogue No.: CB-54-88-215-EN-C.

(6) Siehe Anhang III.

III. TÄTIGKEITEN DER GEMEINSCHAFT AUF DEM GEBIET DER BETRIEBSSTÖRUNGEN UND DER UNFÄLLE

10. In einem Bereich, in dem die technische, wirtschaftliche und politische Entwicklung besonders schnell verläuft, hängt die Luftverkehrssicherheit unter anderem davon ab, daß Mängel, Erfordernisse und Entwicklungen erkannt und analysiert werden, sobald sie auftreten. Für ihre Erfassung sind leistungsfähige Instrumente erforderlich, die auf einer genügend breiten Basis arbeiten müssen, um statistisch aussagekräftig zu sein, dabei aber einen vernünftigen Umfang nicht überschreiten, damit eine effektive Handhabung gewährleistet bleibt. Die hierfür erforderlichen Daten können aus den täglich in allen Phasen des Betriebsablaufs des Luftverkehrs registrierten Störungen sowie aus den Schlußfolgerungen der Untersuchungen entnommen werden, die nach jedem Luftfahrzeugunfall durchgeführt werden.
11. Der Ministerrat, der 1978 die Unfalluntersuchungen in die Liste der Prioritäten auf dem Gebiet des Luftverkehrs⁽⁷⁾ aufgenommen hatte, erkannte an, daß diese Angaben von grundlegender Bedeutung sind und auf Gemeinschaftsebene ausgewertet werden sollten. Deshalb erließ der Rat als einen der ersten Rechtsakte auf diesem Gebiet die Richtlinie von 1980 über die künftige Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der Flugunfalluntersuchung⁽⁸⁾. Diese bestimmt, daß sich jeder Mitgliedstaat auf Antrag des eine Untersuchung durchführenden Mitgliedstaats bemüht, diesem Anlagen, Einrichtungen, Geräte und Sachverständige zur Verfügung zu stellen.

Ein Informationsaustausch über Betriebsstörungen und die Ergebnisse der Voruntersuchung von Unfällen der Luftfahrzeuge bis 5.700 kg ist ebenfalls vorgesehen.

Unter Berücksichtigung der bei der Integration der Gemeinschaft erzielten Fortschritte und im Hinblick auf die Vollendung des Binnenmarkts 1993 muß die Richtlinie aufgrund der auf diesem Gebiet gesammelten Erfahrungen jetzt aktualisiert werden, um ihre Wirksamkeit zu erhöhen.

(7) Im Juni 1978 vom Verkehrsministerrat gebilligte Liste der Prioritäten auf dem Gebiet des Luftverkehrs.

(8) Richtlinie 80/1266/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 über die künftige Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der Flugunfalluntersuchung - ABl. Nr. 375 vom 31.12.1980, S. 32.

12. Aus den Stellungnahmen in der Aussprache des Europäischen Parlaments über das von der Kommission veranstaltete Symposium und den zahlreichen Kontakten mit den betroffenen Kreisen ergaben sich einige Leitgedanken für die künftige Arbeit der Gemeinschaft. Zur Weiterentwicklung dieser Gedanken und zur Vorbereitung eines Arbeitsprogramms sind 1989 im Auftrag der Kommission vier Studien durchgeführt worden.

a) PROBLEME DER DOPPELTEN UNTERSUCHUNG VON LUFTFAHRZEUGUNFÄLLEN

Ein Flugzeugunfall führt im allgemeinen zu einer doppelten Untersuchung. Unter "doppelter Untersuchung" ist folgendes zu verstehen:

einerseits die administrative oder technische Voruntersuchung, die in den Staaten von einer ständigen Untersuchungsstelle oder einer vom Ministerium für den jeweiligen Luftfahrzeugunfall eingesetzten Kommission durchgeführt wird und deren einziger Zweck die Ermittlung der Unfallursache ist, damit sich ein solcher Unfall nicht wiederholt, und

andererseits die gerichtliche Untersuchung, vor allem das strafrechtliche Ermittlungsverfahren. Dieses wird von einem Staatsanwalt, einem Untersuchungsrichter bzw. der Polizei durchgeführt.

Die Studie analysiert nacheinander:

- die rechtlichen und organisatorischen Grundlagen des Verfahrens der doppelten, nämlich technischen und gerichtlichen Untersuchung in den zwölf Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft;
- die Beziehungen zwischen technischen Sachverständigen und Justizbehörden im Fall eines Luftfahrzeugunfalls, insbesondere die Interessengegensätze, in die sie geraten können: hierzu wurden aufgrund von technischen und gerichtlichen Untersuchungsakten über Luftfahrzeugunfälle in Europa Fallstudien angefertigt ;
- die Bestandteile einer Gemeinschaftsstrategie, die zur Lösung der Probleme der doppelten Untersuchung von Luftfahrzeugunfällen beitragen könnte. /

Die Studie spricht sich für ein Tätigwerden der Gemeinschaft aus, das drei vorrangige Ziele verfolgt: die Anpassung des bestehenden rechtlichen und organisatorischen Rahmens zu fördern, die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die doppelte Untersuchung einander anzunähern und die Zusammenarbeit der Staaten zu verstärken.

b) ZUSAMMENARBEIT UND GEMEINSAME NUTZUNG DER VERFÜGBAREN RESSOURCEN
BEI DER UNTERSUCHUNG VON LUFTFAHRZEUGUNFÄLLEN

Die Studie analysiert die Unfallvoruntersuchung in den Mitgliedstaaten: geltende Rechtsvorschriften, übliche Verfahren, verfügbare Mittel und finanzielle Probleme sowie Informationsaustausch während und nach den Unfällen und Beziehungen zu den internationalen Organisationen und den Ländern außerhalb der Gemeinschaft.

Sie zeigt auf, daß die Mittel der meisten Mitgliedstaaten für den Fall eines schweren Luftfahrzeugunfalls unzulänglich sind und empfiehlt eine Reihe von Gemeinschaftsmaßnahmen auf folgenden Gebieten: Einrichtung von Sitzungen der Voruntersuchungsstellen, Anpassung der Rechtsvorschriften, Aufstellung einer Task Force, gemeinsame Ausbildung der Sachverständigen, Finanzierung der Voruntersuchungen und Abfassung von Unfallgutachten.

Die Schlußfolgerungen dieser Studie bestätigen weitgehend die Schlußfolgerungen der unter a) genannten Studie.

c) GEMEINSCHAFTLICHES INFORMATIONSVERFAHREN LUFTVERKEHRSSICHERHEIT

Diese Studie hatte zur Aufgabe,

- den Bestand an Bestimmungen über zwingend vorgeschriebene Betriebsstörungenberichte zu ermitteln und ihren Inhalt sowie die darin vorgesehenen Methoden und Verfahren, die Datenspeicherung und die Informationsverbreitung zu analysieren;
- in gleicher Weise die gegenwärtig bestehenden Verfahren vertraulicher und freiwilliger Betriebsstörungenberichte zu untersuchen und dabei kurz auf die rechtlichen Aspekte einzugehen;
- die Stellungnahmen der internationalen Organisationen einzuholen, die auf diesem Gebiet tätig oder beteiligt sind.

Aus der Studie geht hervor, daß das Sicherheitsniveau durch eingehende Untersuchung der Umstände von Betriebsstörungen beträchtlich erhöht werden kann. Nur sieben Mitgliedstaaten verfügen über Verfahren zwingend vorgeschriebener Betriebsstörungenberichte, die jedoch im allgemeinen untereinander nicht kompatibel sind. Die Studie empfiehlt daher, daß die anderen Mitgliedstaaten solche Verfahren einführen und daß untersucht wird, wie die gesammelten Daten kompatibel zu gestalten sind, damit der einzelne Staat auf eine breitere und damit aussagekräftigere statistische Basis zurückgreifen kann. Weiter zeigt die Studie den Nutzen für die Sicherheit auf, der von vertraulichen Verfahren mit freiwilliger Betriebsstörungenberichte zu erwarten ist und hebt den in Luftfahrtkreisen häufig geäußerten Wunsch nach der Schaffung eines europäischen Verfahrens hervor. Hierbei handelt es sich um einen wirklich neuen Vorschlag, dessen Nützlichkeit für die Sicherheit auf der Hand liegt.

d) RECHTLICHE PROBLEME DER ANWENDUNG EINES GEMEINSCHAFTLICHEN VERFAHRENS FREIWILLIGER BETRIEBSSTÖRUNGSBERICHTE AUF DEM GEBIET DER LUFTVERKEHRSSICHERHEIT

Die Studie analysiert die rechtlichen Probleme, die sich in Frankreich und Spanien stellen können und die in der unter c) genannten Studie dargestellt wurden.

Danach scheint es, daß die in den beiden Staaten erkannten Probleme auch in anderen Mitgliedstaaten auftreten können, aber es scheint jedenfalls auch kein rechtlich wirklich erhebliches Hindernis zu geben, das in den beiden untersuchten Staaten gegen die Einführung eines vertraulichen Verfahrens freiwilliger Betriebsstörungsberichte vorgebracht werden könnte.

13. Die vier Studien wurden an die Zivilluftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten und die maßgeblichen Organisationen dieses Wirtschaftszweigs übermittelt. Danach hielten die Dienststellen der Kommission Sitzungen ab, in denen die Schlußfolgerungen und Empfehlungen der Studien im einzelnen untersucht wurden. Die staatlichen und privaten Sachverständigen hatten Gelegenheit, ihre Ansichten im Verlauf der Sitzungen zu äußern oder schriftliche Stellungnahmen abzugeben.

Auf diese Weise konnte die Kommission ein Arbeitsprogramm für die Gebiete aufstellen, auf denen Handlungsbedarf auf Gemeinschaftsebene besteht. Dieses Arbeitsprogramm wird anschließend im einzelnen vorgestellt.

IV. VERFAHREN FÜR BETRIEBSSTÖRUNGSBERICHTE

14. Die Zahl der Unfälle im Luftverkehr ist glücklicherweise sehr begrenzt. Wertvolle Informationen über die Sicherheit können daraus naturgemäß immer erst im nachhinein gewonnen werden. Die Zahl der Betriebsstörungen hingegen ist vergleichsweise höher. Durch Kenntnis und Analyse der Betriebsstörungen lassen sich nicht nur Entwicklungstendenzen auf einer aussagekräftigeren statistischen Basis beobachten, sondern vor allem vorbeugende Maßnahmen ergreifen.
15. Es gibt zwei Arten von Betriebsstörungsberichten: die zwingend vorgeschriebenen Berichte, die üblicherweise von den einzelstaatlichen Behörden verwaltet werden, und die vertraulichen freiwilligen Berichte, die weniger verbreitet sind und deren Verwaltung unabhängigen Stellen übertragen werden kann (es bestehen sogar privat organisierte Verfahren). Wegen der beträchtlichen Unterschiede zwischen beiden Verfahren werden die möglichen Gemeinschaftsmaßnahmen auf diesem Gebiet getrennt behandelt.

A. Verfahren zwingend vorgeschriebener Berichte

16. Ein Verfahren zwingend vorgeschriebener Betriebsstörungsberichte erfordert im allgemeinen detaillierte Regelungen über den berichtspflichtigen Personenkreis und die meldepflichtigen Arten von Betriebsstörungen. Die größte Schwierigkeit liegt dabei in einer abschließenden Aufzählung dieser Betriebsstörungen, die einerseits alle für die Luftverkehrssicherheit bedeutsamen Fälle erfaßt, andererseits aber das Verfahren nicht mit überflüssigen Informationen überfrachtet.

17. Auch sind verschiedene Arten von Betriebsstörungen zu unterscheiden werden, die möglicherweise getrennt behandelt werden müssen: es gibt beispielsweise Störungen, die den Flugbetrieb betreffen, wie Beinahezusammenstöße, und solche technischer Natur, wie der vorzeitige Verschleiß eines Bauteils, den ein Luftverkehrsunternehmen dem Hersteller des Luftfahrzeugs anzeigt und den dieser dann den einzelstaatlichen Behörden meldet. In der einzelstaatlichen Gesetzgebung gibt es übrigens für die verschiedenen Arten von Betriebsstörungen gesonderte Rechtsvorschriften.
18. In sieben Mitgliedstaaten der Gemeinschaften bestehen Verfahren zwingend vorgeschriebener Betriebsstörungsberichte. Sie unterscheiden sich in Struktur und Ausführlichkeit. Im allgemeinen werden sie von den einzelstaatlichen Behörden verwaltet, die für die Regelung des Luftverkehrs zuständig sind. Wegen der Bedeutung dieser Verfahren für die Unfallverhütung müßten alle Staaten über ein solches Verfahren verfügen und alle bedeutsamen Betriebsstörungen erfaßt werden können. Deshalb sollten in einer ersten Gemeinschaftsmaßnahme einige grundlegende Kriterien festgelegt werden, denen die einzelstaatlichen Verfahren entsprechen müßten. In den Staaten, in denen es noch kein derartiges Verfahren gibt, könnte es dann auf einer harmonisierten Grundlage eingeführt werden. In den Staaten, wo bereits ein einfaches Verfahren vorhanden ist, könnten diese Kriterien zu seiner Verbesserung beitragen. In den weiter fortgeschrittenen Staaten schließlich könnte die Kompatibilität der bestehenden Verfahren mit denen der anderen Staaten gewährleistet werden, indem sie auf ihre Übereinstimmung mit den grundlegenden Kriterien hin überprüft werden.
19. Anläßlich des allgemeinen Nachdenkens über den Ablauf der Berichtsverfahren ist auch zu überlegen, ob nicht den Verfassern dieser Berichte eine gewisse Immunität gewährt werden kann. Es wäre zu prüfen, ob es sich nicht insgesamt vorteilhaft auf die Sicherheit auswirken würde, gegenüber demjenigen auf Sanktionen zu verzichten, der zugibt, in gutem Glauben einen leichten Verstoß gegen die Luftverkehrsvorschriften begangen zu haben, denn so könnte einer größeren Zahl von Betriebsstörungen nachgegangen werden.

20. Auf Gemeinschaftsebene sollten die in einem Mitgliedstaat erfaßten Betriebsstörungen auch allen anderen mitgeteilt werden, um den Informationsaustausch zu verbessern und gleichzeitig die statistische Basis zu verbreitern. Da schon einige einzelstaatliche Verfahren vorhanden sind, würde sich der Versuch lohnen, die bestehenden unterschiedlichen Verfahren miteinander kompatibel zu machen, anstatt ein völlig neues Verfahren zu entwickeln. Im Anschluß an die von der Kommission veranstalteten Anhörungen wurden die Mitgliedstaaten ersucht, Spezialisten auf diesem Gebiet zu benennen, aus denen eine Gruppe technischer Berater zur Unterstützung der Gemeinsamen Forschungsstelle der Kommission gebildet werden soll, die eine Studie über die Entwicklung eines Koordinierungsverfahrens für die bestehenden Datenbasen durchführt⁽⁹⁾.
21. Ein solches Verfahren müßte jedem Mitgliedstaat die in den anderen Mitgliedstaaten verfügbaren Daten zugänglich machen, und zwar unter bestmöglicher Nutzung der vorhandenen Infrastruktur. Jeder Staat bliebe so für sein Verfahren und die damit erfaßten Daten verantwortlich. Drittstaaten könnten sich gegebenenfalls ohne größere technische Schwierigkeiten an diesem Verfahren beteiligen. Die Möglichkeit der Erweiterung ist insbesondere deshalb zu begrüßen, weil die Festlegung technischer Regelungen auf internationaler Ebene im Rahmen der JAA⁽¹⁰⁾ ständig an Bedeutung gewinnt.
22. Bei der Entwicklung des europäischen Koordinierungsverfahrens muß auch das ADREP-Verfahren der ICAO berücksichtigt werden, damit nicht dieselbe Betriebsstörung zweimal erfaßt wird. Durch die Einführung eines systematisch anzuwendenden Gemeinschaftsverfahrens für Betriebsstörungsberichte könnten die Mitgliedstaaten außerdem dazu angehalten werden, sich regelmäßiger als bisher am ADREP-Verfahren zu beteiligen – was gegenwärtig manchmal zu wünschen übrig läßt.

(9) Siehe Anhang IV.

(10) Joint Aviation Authorities.

23. Die gemeinschaftliche Datenbank über Betriebsstörungen darf keinesfalls ein Selbstzweck sein. Sie muß vielmehr den Ausgangspunkt für weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Luftverkehrssicherheit darstellen. Dazu kommt es zunächst darauf an, die Betriebsstörungen nach ihrer Sicherheitsrelevanz einzustufen. Die bedeutsamsten unter ihnen müßten zum Beispiel so detailliert untersucht werden können, wie das jetzt schon bei Unfällen geschieht.

Weiter müßte eine Methode zur Klassifikation und statistischen Aufbereitung entwickelt werden, mit deren Hilfe auf der Grundlage der in der Datenbank enthaltenen Informationen Entwicklungstendenzen, Alarmschwellen und Sicherheitsindizes ermittelt werden können.

Schließlich müssen die Anwender und Nutznießer des Verfahrens ihrerseits über die Ergebnisse informiert werden. Dazu muß untersucht werden, welches die geeignetsten Mittel und Wege sind, um die Information wirkungsvoll bis zum Endanwender gelangen zu lassen.

24. Die Betriebsstörungen, für die ein Bericht zwingend vorgeschrieben ist, sind im allgemeinen recht genau bestimmt, so daß die gewonnenen Informationen meistens ein Versagen technischer Art betreffen. Die zwingend vorgeschriebenen Betriebsstörungsberichte enthalten daher wenig Informationen über die Betriebsstörungen, die auf menschliche Ursachen zurückzuführen sind. Um diesem Mangel abzuhelpen, haben einige Staaten ein vertrauliches Verfahren freiwilliger Betriebsstörungsberichte eingeführt.

B. Vertrauliche Verfahren freiwilliger Berichte

25. In einem vertraulichen Verfahren freiwilliger Betriebsstörungsberichte sind Luftfahrzeugführer, Flugverkehrslotsen und alle anderen sachkundigen Personen aufgefordert (aber nicht verpflichtet), jeden die Sicherheit berührenden Vorfall zu melden, in den sie verwickelt oder dessen Zeuge sie waren. Da die Mitteilung einer derartigen Betriebsstörung möglicherweise einen Fehler oder einen Verstoß aufdeckt, der die Haftung des Berichtverfassers begründet, kommt es darauf an, eine gewisse Vertraulichkeit zu gewährleisten.
26. Damit ein solches Verfahren funktioniert, müssen also die potentiellen Anwender ihre Informationen ganz in dem Vertrauen übermitteln können, daß sie nicht aufgrund ihrer Beteiligung an dem Verfahren Sanktionen zu befürchten haben. Dies scheint in der Praxis die Einrichtung eines solchen Verfahrens durch die Luftfahrtbehörden auszuschließen. Im allgemeinen verwalten von den Behörden unabhängige Stellen die Verfahren, die die Berichtsvordrucke sind so konzipiert, daß die Angaben über die Person des Autors von dem eigentlichen Bericht getrennt werden können.
27. Das Verfahren funktioniert folgendermaßen: Sobald ein Betriebsstörungsbericht eingeht, wird er von einem Spezialisten geprüft, der nötigenfalls mit dem Verfasser Kontakt aufnimmt, um ergänzende Informationen zu erhalten. Der Teil des Berichts mit den Angaben über die Person des Verfassers wird diesem als Empfangsbestätigung zurückgesandt, während die Umstände der Betriebsstörung aufgezeichnet werden, wobei darauf geachtet wird, daß die Daten (Datum, Uhrzeit usw.), aus denen die Identität der Beteiligten ermittelt werden könnte, unkenntlich gemacht werden. Diese Vorgehensweise garantiert den Verfassern von Betriebsstörungsberichten eine gewisse Immunität, sofern es sich nicht um vorsätzliche Verstöße oder um Straftaten handelt. In den Vereinigten Staaten wird schon bei Vorlage einer Empfangsbestätigung über einen freiwilligen Betriebsstörungsbericht automatisch Immunität zugesichert.

28. Gegenwärtig gibt es mehrere vertrauliche Verfahren auf der Welt, aber nur ein einziges in der Gemeinschaft. Die beiden bekanntesten sind das amerikanische ASRS⁽¹¹⁾, das von der NASA⁽¹²⁾ verwaltet wird, und das britische CHIRP⁽¹³⁾, dessen Verwaltung bei dem Royal Air Force Institute of Aviation Medicine (RAF-IAM) liegt.

Das ASRS hat seit seiner Einführung etwa 60.000 Berichte erfaßt und erhält gegenwärtig etwa 2.000 im Monate; das CHIRP, dessen Einzugsbereich auf das Vereinigte Königreich beschränkt ist, erhält etwa 200 im Jahr. Was den Nutzen dieser Verfahren für die Luftverkehrssicherheit betrifft, sind die Reaktionen der Anwender und der Betreiber im allgemeinen äußerst positiv.

29. Die von der Kommission veranstalteten Anhörungen haben deutlich gemacht, daß in der Gemeinschaft ein starkes Interesse an der Einrichtung eines vertraulichen Verfahrens freiwilliger Betriebsstörungsberichte besteht. Außer dem Vereinigten Königreich, wo ein Verfahren in Betrieb ist, plant auch Deutschland, ein solches Verfahren einzuführen, dessen Ausgestaltung zur Zeit Thema einer Studie der Technischen Universität Berlin ist.
30. Beim gegenwärtigen Stand der Sicherheit im Luftverkehr stellen die auf menschliches Handeln zurückzuführenden Faktoren eines der Gebiete dar, auf denen noch beträchtliche Fortschritte erzielt werden können. Ein vertrauliches Verfahren freiwilliger Betriebsstörungsberichte ist ein wirksames Mittel, um Informationen über die Rolle des Faktors Mensch zu erhalten. Ein solches Verfahren muß von den einzelstaatlichen Behörden unabhängig sein und das Gebiet mehrerer Staaten abdecken. Deshalb hält die Kommission die Einführung eines gemeinschaftlichen vertraulichen Verfahrens freiwilliger Betriebsstörungsberichte für wünschenswert.

(11) Aviation Safety Reporting System.

(12) National Aeronautics and Space Administration.

(13) Confidential Human Factors Incident Reporting Programme.

Dieses Verfahren müßte um weitere europäische Staaten, die sich beteiligen wollen, erweiterbar und in gewissem Maße mit dem amerikanischen ASRS kompatibel sein, um einen Informationsaustausch über die sich ergebenden Daten und Analysen zu ermöglichen.

Die Einrichtung und Verwaltung eines solchen Verfahrens müßte auf Gemeinschaftsebene sichergestellt werden. Dagegen kann sich herausstellen, daß der tägliche Betrieb (Sammlung und erste Analyse der Berichte) wirksamer auf der Ebene der Einzelstaaten oder von Staatengruppen erfolgt, deren Mitglieder sich einander verbunden fühlen.

31. Auf rechtlichem Gebiet könnte sich die Änderung bestimmter einzelstaatlicher Vorschriften als erforderlich erweisen, um die Vertraulichkeit des Verfahrens und einen gewissen Grad an Immunität sicherzustellen, beides unerläßliche Voraussetzungen für die Beteiligung potentieller Anwender. Die Ergebnisse der im Auftrag der Kommission angefertigten Studie haben gezeigt, daß die rechtlichen Hindernisse, sofern überhaupt vorhanden, nicht unüberwindlich sind.
32. Im Unterschied zum Verfahren zwingend vorgeschriebener Berichte darf der Anwendungsbereich des vertraulichen Verfahrens freiwilliger Betriebsstörungsberichte nicht durch eine Liste meldepflichtiger Betriebsstörungen eingeschränkt werden. Es muß vielmehr der Beurteilung jedes einzelnen überlassen bleiben, welche Betriebsstörungen er als sicherheitsrelevant ansieht und meldet. Das freiwillige Verfahren könnte dadurch auch etwaige Unzulänglichkeiten der für zwingend vorgeschriebene Berichte aufgestellten Liste ausgleichen.
33. Wie die zwingend vorgeschriebenen Betriebsstörungsberichte, so stellt auch das freiwillige Verfahren ein wichtiges Hilfsmittel für die Luftverkehrssicherheit dar, weshalb es darauf ankommt, daß die erhaltenen Informationen analysiert werden können, um daraus wichtige Erkenntnisse zu gewinnen, daß diese Ergebnisse zusammen mit etwaigen Empfehlungen an die zuständigen Luftfahrtbehörden weitergeleitet und daß schließlich die Anwender des Verfahrens über die Umstände bedeutsamer Betriebsstörungen und die ergriffenen Folgemaßnahmen informiert werden.

34. Wenn mit Hilfe der Berichtsverfahren für Betriebsstörungen potentielle Gefahren erkannt und dadurch Unfälle verhütet werden sollen, muß auch der Ablauf der Untersuchungen von Luftfahrzeugunfällen in der Gemeinschaft verbessert werden.

V. UNTERSUCHUNG VON LUFTFAHRZEUGUNFÄLLEN

35. Wenn sich ein Luftfahrzeugunfall ereignet, müssen aus verschiedenen Gründen seine Ursachen und Umstände ermittelt werden. Deshalb gilt der Unfallstelle und etwaigen Zeugen die besondere Aufmerksamkeit der Vertreter der Justizbehörden, der Unfallvoruntersuchungsstelle, der Zivilluftfahrtbehörden, der Versicherungen, des Luftfahrzeugherstellers und des Luftverkehrsunternehmens, der Presse usw. Ein Unfall zieht im allgemeinen die Einleitung eines Ermittlungsverfahrens zur Klärung der strafrechtlichen Haftung und einer technischen Voruntersuchung zur Ermittlung der Unfallursache nach sich. Zur Feststellung, ob gegen Luftverkehrsvorschriften verstoßen wurde, kann auch ein verwaltungsrechtliches Verfahren stattfinden sowie zahlreiche weitere Untersuchungen, die jeweils verschiedene Ziele und bestimmte Interessen verfolgen.
36. Die ICAO bestimmt in Anhang 13 des Abkommens von Chicago, daß die technische Untersuchung von Luftfahrzeugunfällen die Verhütung künftiger Unfälle oder Betriebsstörungen zum Hauptziel hat und keineswegs Schuld- oder Haftungsfragen klären soll.

Die technische Untersuchung ist also von grundlegender Bedeutung für die Luftverkehrssicherheit. Die im Auftrag der Kommission durchgeführten Studien und die anschließenden Anhörungen haben allerdings gezeigt, daß trotz der ausgezeichneten Arbeit, die gewöhnlich von den Sachverständigen geleistet wird, zahlreiche mit der Untersuchung zusammenhängende Gesichtspunkte zu wünschen übrig lassen und daß Maßnahmen zur Verbesserung des Ablaufs dieser Untersuchungen möglich sind.

37. Jede Gemeinschaftsmaßnahme auf dem Gebiet der Untersuchung von Luftfahrzeugunfällen muß sich auf die von der ICAO entwickelten Grundsätze und insbesondere auf die Richtlinien und Empfehlungen des Anhangs 13 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt stützen. Die Anhörungen der einzelstaatlichen Sachverständigen haben ergeben, daß von Artikel 13 als allgemeinem Rahmen auszugehen ist, der an die besonderen Verhältnisse in den Mitgliedstaaten angepaßt werden muß, um zu einer Gemeinschaftsregelung zu gelangen, die die einzelstaatlichen Regelungen harmonisiert, verschärft und auf den neuesten Stand bringt.
38. Die ICAO beabsichtigt ihrerseits, 1992 eine Konsultationstagung über die Untersuchung von Luftfahrzeugunfällen zu veranstalten, um ihre Vorschriften der Entwicklung in der Zivilluftfahrt anzupassen. Diese Tagung dürfte zur Revision des Anhangs 13 führen. Die ECAC hat im Laufe ihrer 14. dreijährlichen Vollversammlung im Juni 1991 entschieden, im Hinblick auf die Tagung der ICAO die Standpunkte ihrer Mitglieder zu koordinieren. In dieser Zeit des Nachdenkens ist die Gelegenheit günstig, um auf Gemeinschaftsebene zu handeln und eine aktualisierte Regelung zu verabschieden. Der Einfluß Europas auf die Revision der ICAO-Normen wäre um so größer, wenn bestimmte Maßnahmen in der Gemeinschaft, auf die ein erheblicher Anteil des Weltluftverkehrs entfällt, schon Gesetzeskraft hätten.

A. Vorbereitende Harmonisierungsmaßnahmen

39. Im Aufbau der Untersuchungsstellen für Luftfahrzeugunfälle in der Gemeinschaft gibt es sehr große Unterschiede bei der Ausstattung mit Personal und Sachmitteln wie bei der Unabhängigkeit gegenüber den einzelstaatlichen Luftfahrtbehörden. Es wäre deshalb wünschenswert, daß durch eine erste Gemeinschaftsmaßnahme auf diesem Gebiet in allen Ländern eine Grundstruktur geschaffen wird, die genau festgelegten Mindestanforderungen entspricht.

40. Als Folge der Aufstellung dieser Mindestanforderungen wird sich die Notwendigkeit ergeben, Sachverständige anzuwerben und auszubilden oder die technischen Kenntnisse bestimmter vorhandener Mitarbeiter zu verbessern. Daher müssen Ausbildungskurse für die Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten verfügbar sein. Eine gemeinsame Ausbildung würde die künftige Zusammenarbeit zwischen den einzelstaatlichen Untersuchungsstellen erleichtern; hierbei sollte eine Beteiligung der Gemeinschaft angestrebt werden. Außerdem darf sich die gemeinsame Ausbildung, wenn eine bessere Harmonisierung der Kenntnisse der Sachverständigen erreicht werden soll, nicht auf die Grundausbildung beschränken, sondern muß sich auch auf die ständige Weiterbildung und die Auffrischung der Kenntnisse nach dem jeweils neuesten Stand der technischen Entwicklung erstrecken. Hierfür könnten unter der Schirmherrschaft der Gemeinschaft Kurse veranstaltet werden, die sich an Sachverständige aus allen Mitgliedstaaten richten.
41. Die Gemeinschaftsmaßnahmen auf dem Gebiet der Freizügigkeit der Studenten und Arbeitnehmer könnten genutzt werden, um langfristige Praktika oder einen Austausch von Mitarbeitern zwischen den Untersuchungsstellen zu organisieren. Auf diese Weise würde die Harmonisierung auch "von der Pike auf" stattfinden.

B. Maßnahmen zur Stärkung der Position der Untersuchungsstellen

42. Damit die einzelstaatlichen Untersuchungsstellen (und vor allem ihre an die Unfallstelle entsandten Vertreter) die ihnen übertragene Aufgabe erfüllen können, müssen ihre Befugnisse erweitert werden. Gemeinschaftliche Rechtsvorschriften, die eine Erweiterung der Vorrechte der einzelstaatlichen technischen Untersuchungsstellen ermöglichen, müssen wahrscheinlich den ungehinderten Zugang zu den für die Durchführung der Untersuchung erforderlichen Informationsquellen berücksichtigen, nämlich zu Wrack, Flugschreiber und Führerraum-sprachaufzeichnungsgerät, zu den Leichen der Opfer, zu Zeugen usw. Es dürfte ebenfalls erforderlich sein, den Status des verantwortlichen Sachverständigen festzulegen, insbesondere was seine Beziehungen (und seine etwaige Zusammenarbeit) mit den Justizbehörden betrifft. In der Schweizerischen Eidgenossenschaft beispielsweise entsprechen die Befugnisse der technischen Sachverständigen denen der Staatsanwaltschaft. Es wäre zu untersuchen, ob diese Lösung auch in der Gemeinschaft angewendet werden kann.

C. Maßnahmen zur Verbesserung der Zusammenarbeit

43. Die Richtlinie von 1980 über die künftige Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der Flugunfalluntersuchung hat die Grundlage für die Zusammenarbeit auf Gemeinschaftsebene geschaffen. Nach zehn Jahren ist die Verstärkung dieser Zusammenarbeit und ihre Anpassung an die Bedingungen erforderlich, die durch die Entwicklung der Zivilluftfahrt in der Gemeinschaft geschaffen werden.
44. Eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Untersuchungsstellen der Gemeinschaft setzt zwingend voraus, daß persönliche Kontakte zwischen den Sachverständigen der verschiedenen Staaten und auch zwischen den Leitungen dieser Stellen hergestellt werden. Zu diesem Zweck könnte eine jährliche oder zweijährliche Sitzung der Leiter der Voruntersuchungsstellen stattfinden, z.B. in dem Staat, der zur Zeit der Sitzung den Vorsitz im Rat führt. Ebenso könnten Seminare für die Sachverständigen der verschiedenen Staaten veranstaltet werden, damit diese ihre Erfahrungen austauschen und auf einer einheitlichen Grundlage neue Kenntnisse erwerben können. Diese Kontakte müssen nicht immer streng auf Teilnehmer aus der Gemeinschaft begrenzt sein, sondern können auch Vertretern anderer europäischer Staaten, der Vereinigten Staaten, Kanadas, der ICAO und der ECAC offenstehen, deren Teilnahme für alle Beteiligten von Nutzen sein könnte.

45. Wenn sich ganz konkret ein schwerer Unfall ereignet, müssen qualifizierte Sachverständige in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen. Nun verfügen aber wenige einzelstaatliche Stellen in Europa ständig über das erforderliche Personal, um eine solche Lage zu meistern – was auch wegen der geringen Wahrscheinlichkeit ihres Eintritts berechtigt ist. Wenn sich ein Unglück ereignet, kann sich der für die Untersuchung zuständige Staat gegenwärtig an auswärtige Sachverständige (z.B. an Vertreter des Flugzeug- oder Motorenherstellers) oder gemäß der Richtlinie von 1980 an Spezialisten aus anderen Mitgliedstaaten wenden. Der große Nachteil dabei ist, daß es immer dieselben Staaten sind, die den anderen – häufig unentgeltlich – zu Hilfe kommen, was das technische und wirtschaftliche Ungleichgewicht noch hervorhebt.
46. Es wäre deshalb wünschenswert, im Bedarfsfall auf Ersuchen eines Mitgliedstaats die verfügbaren Ressourcen gemeinsam nutzen zu können, vor allem wenn diese durch die in den Abschnitten 39 bis 41 befürworteten Maßnahmen auf einzelstaatlicher Ebene verstärkt werden. Hierzu müßte ein gemeinschaftliches "Verstärkungsteam" aufgestellt werden, zu dem alle Mitgliedstaaten einen Beitrag leisten und das jeder Mitgliedstaat zu Hilfe rufen kann. Auf diese Weise stünden die besten Spezialisten aus jedem Mitgliedstaat zur Verfügung, gleichzeitig könnten aber auch Berufsanfänger an Großeinsätzen teilnehmen und so schneller die erforderlichen Erfahrungen sammeln. Die spezifischen Verwaltungskosten des "Verstärkungsteams" könnten von der Gemeinschaft übernommen werden.
47. Die Gemeinschaft könnte in gleicher Weise bei umfangreichen und teuren Untersuchungen eine Rolle spielen, z.B. wenn zur Ermittlung der Unfallursache das Wrack eines ins Meer gestürzten Linienflugzeugs gehoben werden muß oder wenn es erforderlich ist, sich Zugang zu ihm zu verschaffen. Häufig übersteigen die Kosten einer solchen Untersuchung die finanziellen Möglichkeiten der einzelstaatlichen Stellen. Es wäre vielleicht zu untersuchen, ob nicht ein Katastrophenfonds geschaffen werden kann, der in solchen Fällen zum Tragen käme.

D. Maßnahmen zur Informationsverbreitung

48. Bei der Verbreitung von Informationen sowohl während als auch nach der Voruntersuchung gibt es zahlreiche Probleme. Es müßten Regeln über die Weitergabe von Informationen während der Voruntersuchung, insbesondere an die Medien und die Opfer geschaffen werden.

Nach Abschluß der Voruntersuchung müßte der Bericht in einer Standardform (beruhend auf den Arbeiten der ICAO) veröffentlicht und der Umlauf dieser Berichte in den betroffenen Kreisen (oder die Veröffentlichung von Auszügen) verbessert werden, insbesondere durch die in Abschnitt 44 beschriebenen persönlichen Kontakte.

VI. SCHLUSSFOLGERUNGEN

49. Obwohl der Sicherheitsstandard im Luftverkehr sehr hoch ist und die Verfahren zwingend vorgeschriebener Betriebsstörungsberichte sowie die Unfallvoruntersuchungsstellen in den meisten Mitgliedstaaten zufriedenstellend arbeiten, kann der gegenwärtige Stand noch verbessert werden, damit in der ganzen Gemeinschaft ein einheitliches Mindestniveau erreicht wird.

Auf drei Hauptgebieten sind Gemeinschaftsmaßnahmen zu ergreifen:

- zwingend vorgeschriebene Betriebsstörungsberichte,
- vertrauliche freiwillige Betriebsstörungsberichte und
- Unfallvoruntersuchungen.

50. Die Gemeinschaftsmaßnahme bei den Verfahren zwingend vorgeschriebener Betriebsstörungsberichte wird sich auf die Studie über ein Koordinierungsverfahren für die bestehenden Datenbasen stützen und die Aufstellung von Mindestanforderungen umfassen, denen die in den Mitgliedstaaten eingeführten (bzw. einzuführenden) Verfahren entsprechen müssen. Hierfür ist erforderlich, den Begriff der Betriebsstörung zu bestimmen, eine Liste der Betriebsstörungen aufzustellen, die Teilnehmer des Verfahrens festzulegen und Kriterien zur Bestimmung der Betriebsstörungen festzusetzen, bei denen eine Voruntersuchung einzuleiten ist.
51. Die Gemeinschaftsmaßnahme bei den vertraulichen Verfahren freiwilliger Betriebsstörungsberichte sollte ein europäisches Verfahren schaffen und dabei das im Vereinigten Königreich bestehende sowie das in Deutschland entstehende Verfahren berücksichtigen. Dieses Verfahren müßte auch mit seinem amerikanischen Gegenstück kompatibel sein.

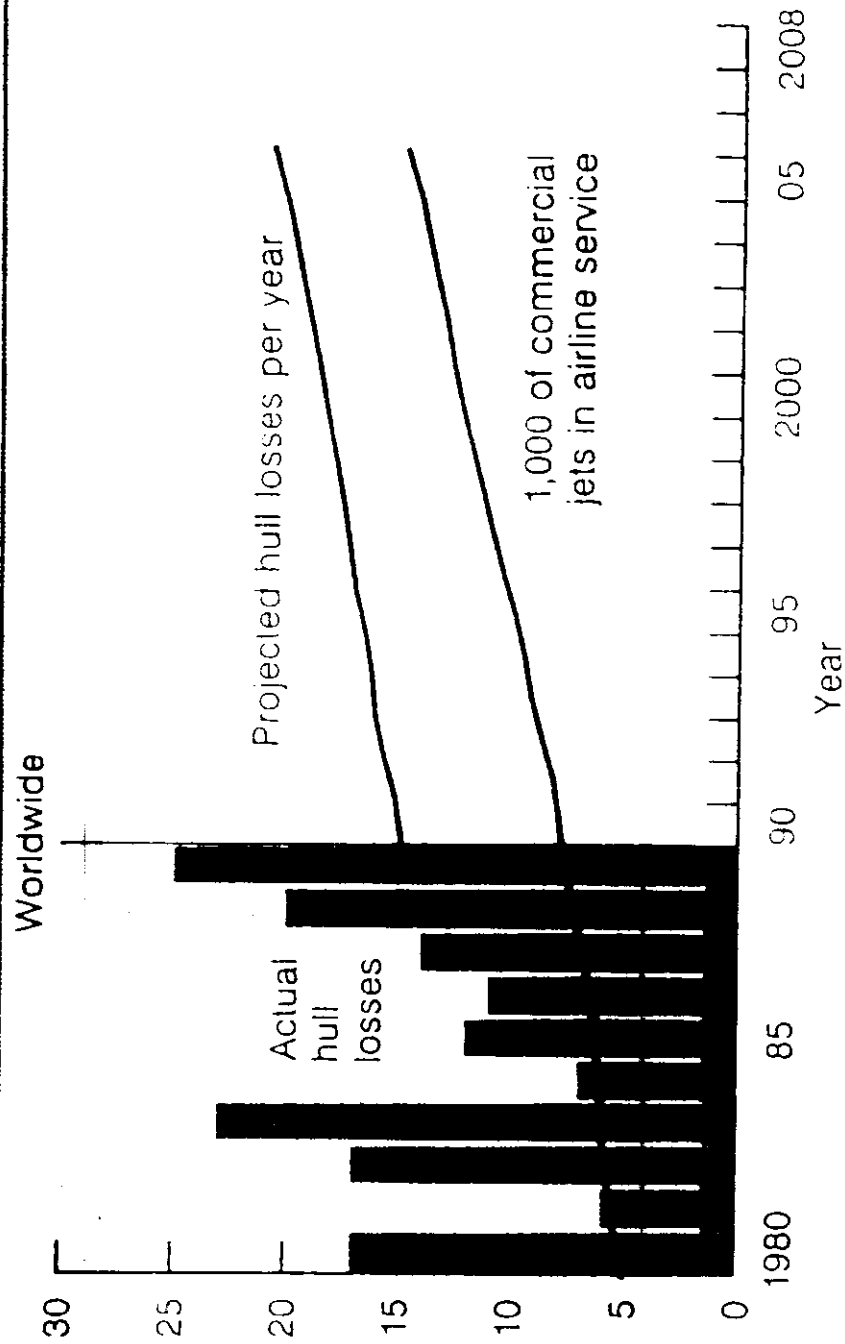
52. Bei den Unfallvoruntersuchungen wird es darum gehen, die bestehende Regelung an das Vorbild des Anhangs 13 des Abkommens von Chicago anzupassen, Kriterien für die Grundstrukturen in den Mitgliedstaaten aufzustellen, eine Aus- und Fortbildung der Sachverständigen einzurichten, die Voruntersuchungsstellen zu verstärken, engere Kontakte zwischen den Leitungen dieser Stellen herzustellen, ein gemeinschaftliches "Verstärkungsteam" zu schaffen, die etwaige Gründung eines Katastrophenfonds zu untersuchen und eine bessere Informationsverbreitung vorzusehen. Die Kommission wird eine aus Vertretern der Mitgliedstaaten bestehende Arbeitsgruppe ersuchen, ein mittelfristiges Programm auszuarbeiten, das folgende Punkte umfaßt:

- Vorschläge zur Harmonisierung der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften nach dem Vorbild von Anhang 13 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt,
- Förderung der gemeinsamen Ausbildung von Sachverständigen ,
- Untersuchung der Möglichkeiten und Modalitäten der Schaffung eines "Verstärkungsteams", das auf Ersuchen der Mitgliedstaaten diese bei der Voruntersuchung schwerer Unfälle innerhalb und außerhalb der Gemeinschaft unterstützt,
- Entwicklung eines Verfahrens zur Bündelung und Verteilung von Informationen über die Luftverkehrssicherheit unter anderem mit Hilfe von Datenbasen und
- Bestimmung der zur Verwirklichung und Verwaltung dieser Ziele erforderlichen Mittel.

53. Die Verwirklichung dieser Maßnahmen basiert auf der notwendigen Anpassung der Richtlinie von 1980 an die in der Luftverkehrssicherheit festgestellten Entwicklungen. Die Kommission beabsichtigt, dem Rat so bald wie möglich mehrere pragmatische Maßnahmen technischer Natur zur Umsetzung des in den Abschnitten 49 bis 52 beschriebenen Arbeitsprogramms vorzuschlagen. Gleichzeitig sollen Untersuchungen über die Rolle des menschlichen Faktors in den Luftfahrtunfällen durchgeführt werden, damit die zuständigen Stellen eventueß neue Betriebsverfahren erlassen können.

Hull Loss Accident Statistical Projection*

Based on Continuation of Accident Rate Over Past
10 Years and Expected Fleet Growth



Source: BOEING

AL 1659 23 HRS5G

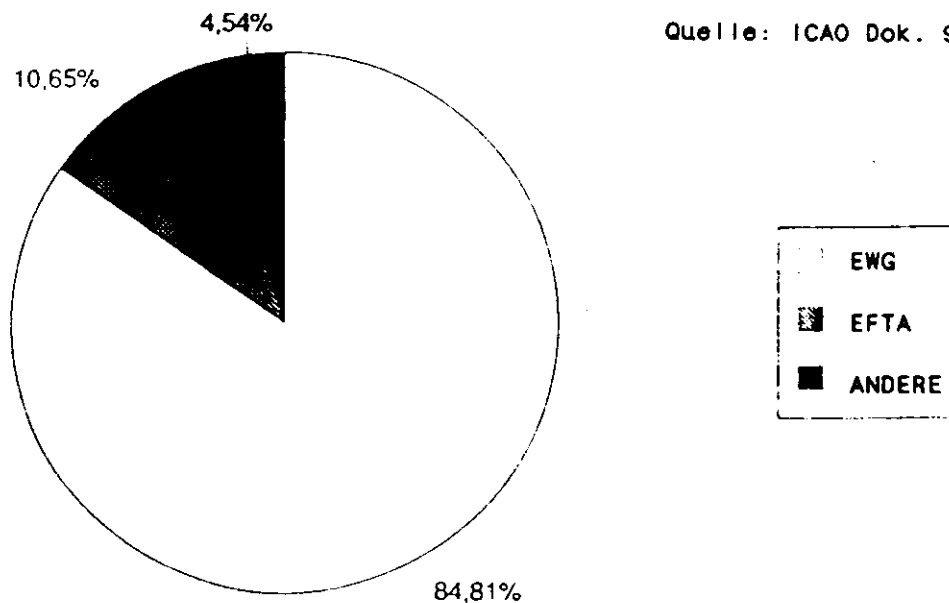
581/91

MITGLIEDSTAATEN DER ECAC

VERKEHRSAUFKOMMEN DER UNTERNEHMEN DES LINIENLUFTVERKEHRS 1988,
NACH STAATEN GEORDNET
(in Mio. Tonnenkilometer)

MITGLIEDSTAATEN	Linienverkehr	Bedarfsverkehr	Insgesamt
VEREINIGTES KÖNIGREICH	11064	2937,4	14001,4
FRANKREICH	8032	39,5	8071,5
BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND	6908	24,9	6932,9
NIEDERLANDE	4196	218,7	4414,7
ITALIEN	2782	72,2	2854,2
SPANIEN	2624	47,1	2671,1
SCHWEIZ	2276	15,2	2291,2
BELGIEN	1265	1,8	1266,8
SCHWEDEN	893	5,5	898,5
JUGOSLAWIEN	670	189,9	859,9
FINNLAND	466	383,9	849,9
GRIECHENLAND	793	28,1	821,1
NORWEGEN	649	138	787
PORTUGAL	664	0,7	664,7
DÄNEMARK	487	103,6	590,6
IRLAND	418	67,2	485,2
TÜRKIE	383	71	454
POLEN	250	97,9	347,9
ÖSTERREICH	214	66,7	280,7
ISLAND	249	17,9	266,9
UNGARN	221	17,3	238,3
ZYPERN	175	21,4	196,4
MALTA	66	126	192
LUXEMBURG	14	-	14
MONACO	-	-	-
EWG INSGESAMT	39247	3541,2	42788,2
ECAC INSGESAMT	45759	4691,9	50450,9

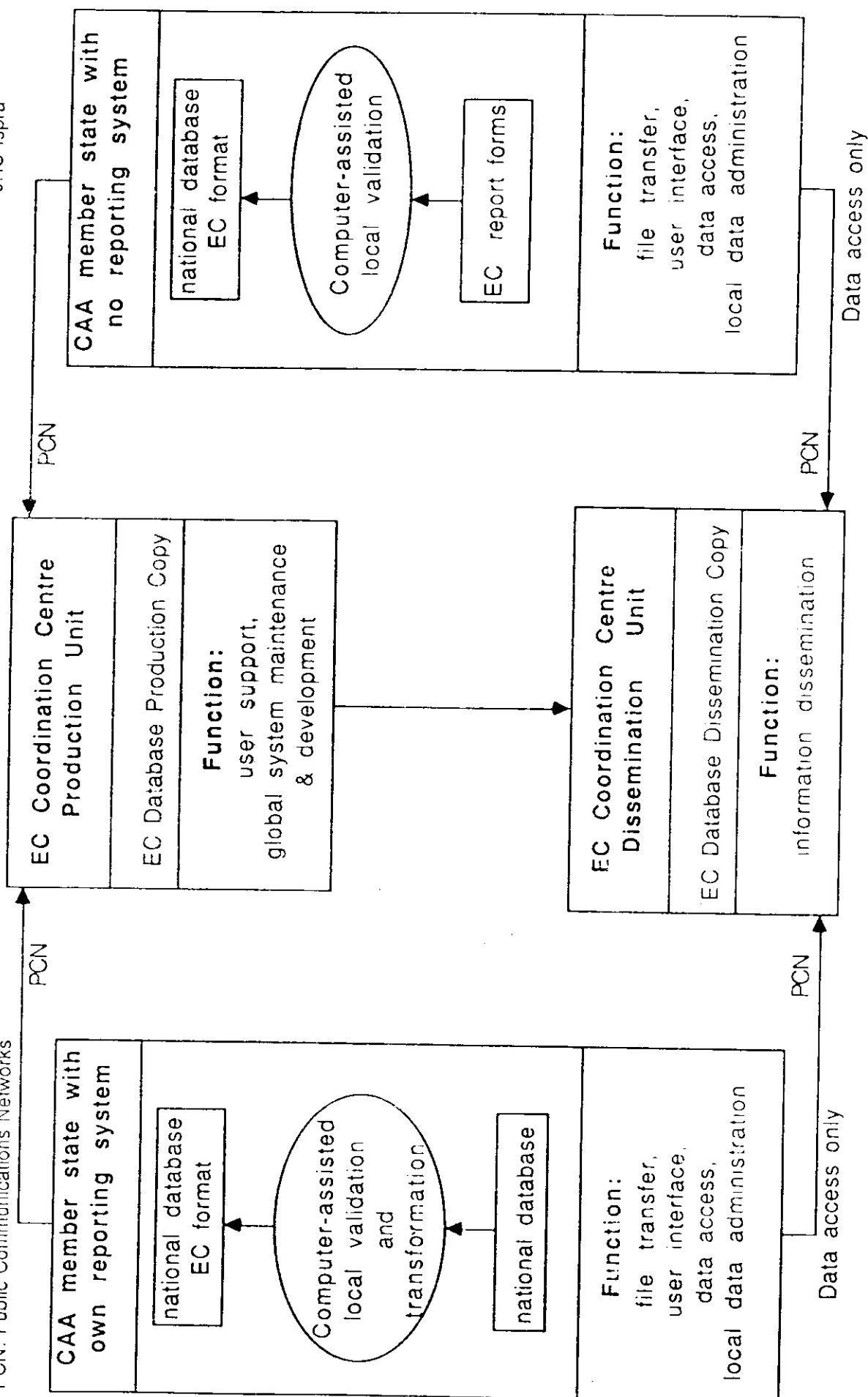
Quelle: ICAO Dok. 9180/14



European Mandatory Incident Reporting System

October 90
Information Systems Sector
JRC Ispra

PCN: Public Communications Networks



581/91

29.11.91

Beschluß**des Bundesrates**

zur

Mitteilung der Kommission an den Rat über Gemeinschafts-
maßnahmen auf dem Gebiet der Betriebsstörungen und Unfälle
im Luftverkehr

SEK(91) 1419 endg.; Ratsdok. 8152/91

Der Bundesrat hat in seiner 637. Sitzung am 29. November 1991 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

Der Bundesrat begrüßt das Bemühen der Kommission, weitere Verbesserungen im Bereich der Flugsicherheit zu erreichen. Die Kommissionsmitteilung stellt einen dringenden Handlungsbedarf fest, ohne jedoch konkrete verbindliche Gemeinschaftsmaßnahmen vorzuschlagen. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, darauf hinzuwirken, daß solche konkreten verbindlichen Gemeinschaftsmaßnahmen alsbald beschlossen werden.