

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meldung
von Ereignissen in der Zivilluftfahrt

KOM(2000) 847 endg.; Ratsdok. 5230/01

Übermittelt vom Bundesministerium für Finanzen am 24. Januar 2001 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 20. Dezember 2000 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 687/93 = AE-Nr. 932650.

BEGRÜNDUNG

Der Luftverkehr ist unbestritten einer der sichersten Verkehrsträger. In den letzten zehn Jahren kamen im gewerblichen Luftverkehr weltweit im Jahr durchschnittlich 1243 Personen bei 49 Unfällen ums Leben. In Europa stellt sich die Situation günstiger dar: Hier ereignen sich nur 10 Prozent aller Unfälle, obwohl auf Europa ein Drittel der Luftverkehrsleistung entfällt. Im gewerblichen Luftverkehr von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind jährlich im Durchschnitt 52 Tote zu beklagen (Quelle: Airclaims). Nach übereinstimmender Ansicht der Sicherheitsfachleute bleibt die Unfallrate insgesamt aber gleich, sodass der Zuwachs beim Luftverkehr zu einem Anstieg der absoluten Zahl tödlicher Unfälle pro Jahr führen wird, wenn keine Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit ergriffen werden. Ein solcher Anstieg kann nicht hingenommen werden, und es ist daher nötig, neue Wege zur Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr zu beschreiten. Aus diesem Grund schlägt die Kommission hiermit die Schaffung eines gemeinschaftlichen Rechtsrahmens für die möglichst weit gehende Erfassung und Verbreitung von Informationen über Störungen im Luftverkehr vor, damit alle Beteiligten aus Vorfällen Lehren ziehen und ihre Leistungen im Interesse eines sichereren Systems verbessern können.

1. FRÜHERE INITIATIVEN DER GEMEINSCHAFT

Schon bevor die Zuständigkeit der Gemeinschaft für die Verkehrssicherheit durch eine Änderung von ex-Artikel 75 EG-Vertrag¹ bestätigt wurde, beteiligte sich die Kommission stets an den Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr: der erste gemeinschaftliche Rechtsakt im Bereich des Luftverkehrs war eine Richtlinie aus dem Jahr 1980 über die Unfalluntersuchung². Später legte sie ihre „Mitteilung über Initiativen der Gemeinschaft im Hinblick auf Unfälle und Störungen in der Zivilluftfahrt“³ vor. Darin wird eine Politik zur Unfallverhütung in der Gemeinschaft durch Initiativen in drei Bereichen vorgeschlagen: die Untersuchung von Unfällen, die Einführung einer Ereignismeldepflicht und die Einrichtung vertraulicher Meldesysteme.

Die Annahme einer Richtlinie über die Untersuchung von Unfällen und Störungen im November 1994⁴ war das erste definitive Ergebnis dieser Politik. Die Richtlinie bezweckt eine Verbesserung der Sicherheit des Luftverkehrs, indem sichergestellt wird, dass alle Unfälle und schweren Störungen mit dem alleinigen Ziel, deren Wiederholung zu verhindern, gründlich untersucht werden. Dieser Ansatz ist jedoch nur von begrenztem Nutzen, da aufgrund der glücklicherweise sehr niedrigen Zahl von Unfällen nur wenig Möglichkeiten bestehen, daraus Lehren zu ziehen, und dies in jedem Fall erst nach dem Eintritt eines Unglücks.

Daher wird nun vorgeschlagen, diese erste Initiative durch einen vorausschauenden Ansatz zu ergänzen, der sowohl die obligatorische als auch die vertrauliche Meldung von Störungen, Mängeln und Fehlfunktionen erfasst, die Gefahrenquellen für den

¹ Jetzt Artikel 71.

² 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. L 375 vom 31.12.1980. ABl. L 375 vom 31.12.1980.

³ SEK(91) 1419 endg. vom 4.9.1991.

⁴ Richtlinie 94/56/EG des Rates vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt, ABl. L 319 vom 12.12.1994.

zivilen Luftverkehr darstellen können und die unter der allgemeinen Bezeichnung „Ereignisse“ subsumiert werden. Da Unfällen in der Regel eine Reihe solcher „Vorboten“ vorausgeht, kann ein besseres Verständnis von Ereignissen dazu beitragen, einige Unfallursachen auszuschalten und damit Unfälle zu vermeiden.

2. MELDEPFLICHT

2.1. Derzeitige Lage

Nach Titel 7 von Anhang 13 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt sind die Vertragsstaaten gehalten, förmliche Meldesysteme einzurichten, damit Informationen über tatsächliche oder mögliche Sicherheitsmängel leichter gesammelt werden können (Ziffer 7.3). Angesichts dieser Empfehlung hat die Kommission den Stand der Umsetzung der ICAO-Standards und -Empfehlungen⁵ über Ereignis-Meldesysteme untersucht. In einer von der Kommission in Auftrag gegebenen Studie hat die IFALPA⁶ festgestellt, dass nur wenige Mitgliedstaaten meldepflichtige Ereignisse erfassen und noch weniger die entsprechenden Daten speichern, abrufen oder analysieren.

Auf der Ebene der einzelnen Mitgliedstaaten ist die Zahl der erfassten Ereignisse möglicherweise nicht groß genug, um frühzeitig Hinweise auf potentielle schwerwiegende Gefahren zu gewinnen oder Trends zu erkennen. Die Effizienz eines Ereignis-Meldesystems und die Güte der Sicherheitsinformationen, die sich daraus ableiten lassen, würden daher verbessert, wenn jeder Mitgliedstaat durch einen Austausch von Informationen über Ereignisse Zugang zu einer breiteren Informationsbasis hätte. Dies wird auch durch eine weitere Empfehlung desselben Dokuments der ICAO⁷ bestätigt, wonach die Vertragsstaaten Systeme, einschließlich Datenbanken, einrichten sollten, wenn dies praktikabel ist, und in den Datenbanksystemen standardisierte Formate genutzt werden sollten, um den Datenaustausch zu erleichtern (Ziffer 7.4).

Dies ist jedoch derzeit nicht der Fall. Die bestehenden Datenbanken können nicht zusammengeschaltet werden.

2.2. Realisierbarkeit eines gemeinschaftlichen Ereignis-Meldesystems

Die Gemeinsame Forschungsstelle der Kommission (GFS) wurde mit der Bereitstellung eines Instruments beauftragt, das den Mitgliedstaaten die Sammlung von Ereignismeldungen und den Austausch von Daten ermöglicht, ohne dass sie ihre jetzigen Systeme ändern müssen, und außerdem den Mitgliedstaaten, die bislang über keine Datenbank verfügen oder keine Ereignismeldungen sammeln, die Mittel für das Erfassen und Austauschen dieser Daten an die Hand gibt.

Die GFS begann daraufhin das Pilotprojekt ECCAIRS (European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems) unter der Aufsicht eines externen Lenkungsausschusses aus Vertretern Dänemarks, Deutschlands, Frankreichs,

⁵ SARP (Standards and Recommended Practices)

⁶ *International Federation of Air Line Pilots Associations* — Internationaler Verband der Verkehrsflugzeugführer-Vereinigungen

⁷ Internationale Zivilluftfahrt-Organisation

Italiens, Portugals, Schwedens, des Vereinigten Königreichs, der ICAO und der Kommission.

Am Ende der Umsetzungsphase traf der Lenkungsausschuss die Feststellung, dass „die Durchführbarkeit nachgewiesen wurde Sollte eine politische Entscheidung getroffen werden, ein koordiniertes System einzuführen ..., könnte ECCAIRS die Grundlage für ein solches System bilden. ... ECCAIRS wäre ein wesentlicher Baustein bei der Einführung solcher (fortgeschrittener Auswertungs-)Techniken, da es die Möglichkeit bietet, große Datenmengen aus verschiedenen Quellen zusammenzuführen“.

ECCAIRS wurde von der Kommission in einer Präsentation im März 1998 vorgestellt und von der Mehrzahl der Teilnehmer, die den gesamten Luftfahrtsektor vertraten (Zivilluftfahrtbehörden, Unfalluntersuchungsstellen, Flugsicherung, Hersteller, Luftverkehrsgesellschaften, Personalvertretungen, Forschungsinstitute, Sicherheitsfachleute usw.), nachdrücklich begrüßt. Als europäisches System würde es die Wirksamkeit der einzelstaatlichen Systeme wesentlich erhöhen, indem es die Schaffung eines Netzes ermöglicht, das Daten für eine wesentlich größere Region auf unkomplizierte Weise zugänglich machen würde. Außerdem wird auch die künftige Europäische Organisation für Flugsicherheit Daten dieser Art für ihre Arbeit benötigen.

Darüber hinaus ist das ECCAIRS-System vollständig mit dem ADREP-System der ICAO für die Meldung von Unfällen und Störungen kompatibel und würde den Mitgliedstaaten automatische Meldungen ermöglichen, sodass sie ihren derzeit vernachlässigten Meldepflichten nach dem ICAO-Abkommen besser nachkämen. Eine Reihe von Drittländern hat ebenfalls Interesse am ECCAIRS-System angemeldet. Die Gemeinschaft könnte daher bei der Vereinheitlichung der Meldung von Unfällen und Störungen im Interesse der Luftverkehrssicherheit in anderen Regionen eine Vorreiterrolle übernehmen.

Zugleich haben auch die *Joint Aviation Authorities* und EUROCONTROL Anstrengungen zur Harmonisierung der technischen Anforderungen an die Meldung unternommen. Die Kommission hat sich an den Arbeitsgruppen für diese Initiativen beteiligt, und die Ergebnisse ihrer Arbeiten fanden Eingang in die Anhänge dieser Richtlinie, in denen meldepflichtige Ereignisse aufgeführt werden. Auf diese Weise werden einheitliche Meldeanforderungen gewährleistet.

Die Kommission ist davon überzeugt, dass die Einrichtung eines Systems zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse auf Gemeinschaftsebene durchführbar ist, und hat ein Werkzeug entwickelt, das für diejenigen Mitgliedstaaten, die keine eigene Datenbank einrichten wollen, als zentralisiertes System genutzt werden kann, während es den Mitgliedstaaten mit eigener Datenbank als dezentrales System zur Erleichterung des Datenaustauschs und zur Zusammenlegung der Informationen dienen kann.

2.3. Schaffung des erforderlichen Rahmens

Die Kommission ist folglich der Auffassung, dass es mit Artikel 80 Absatz 2 vollkommen vereinbar ist, wenn die Gemeinschaft Initiativen zur Schaffung eines gemeinschaftlichen Rechtsrahmens für die Erfassung meldepflichtiger Ereignisse

ergreift, mit dem Informationen über gefährliche oder möglicherweise gefährliche Ereignisse erfasst, gespeichert, ausgetauscht und verbreitet werden.

Auf diese Weise können die Zivilluftfahrtbehörden sowie Personen und Organisationen, die Einfluss auf die Sicherheit in der Luftfahrt haben, Lehren aus diesen Daten und aus der Bewertung der Sicherheitsauswirkungen dieser Ereignisse ziehen und sie zu anderen in der Gemeinschaft gemeldeten Ereignissen in Beziehung setzen, sodass rechtzeitig die notwendigen Maßnahmen getroffen werden. Zusätzlich werden ausgewählte Informationen von Fall zu Fall anderen Akteuren im Bereich der Luftverkehrssicherheit zur Verfügung gestellt, falls sie diese zur Verbesserung des Sicherheitsniveaus nutzen können.

Damit dies geschehen kann, müssen alle Mitgliedstaaten einander hinsichtlich des Status der auszutauschenden Informationen vertrauen können. Ansonsten ist zu berücksichtigen, dass Staaten Informationen, die sie als vertraulich erachten, nicht an andere Staaten weitergeben werden, wo sie veröffentlicht würden. Daher muss eine gemeinsame Regelung für die Verbreitung der Informationen vereinbart werden. Aufgrund des sensitiven Charakters solcher Informationen und angesichts der Gefahr, dass Rohdaten in der Öffentlichkeit zu falschen Auffassungen über die Luftverkehrssicherheit führen könnten, wäre es unsichtig, detaillierte Informationen vertraulich zu behandeln und nur befugten Stellen zugänglich zu machen. Da jedoch Daten den Akteuren zur Verfügung stehen müssen, denen sie zur Verbesserung der Luftverkehrssicherheit nützlich sind (Luftverkehrsgesellschaften, Hersteller, Konstrukteure, Ausbildungs- und Forschungsstätten usw.), muss die Kommission ermächtigt werden, eine Politik zur selektiven Verbreitung dieser Daten an die Betroffenen zu entwickeln und entsprechende Entscheidungen zu treffen, damit die Betroffenen die zur Erfüllung ihrer Aufgaben notwendigen Informationen erhalten und zur Verbesserung der Luftverkehrssicherheit in ihrem Wirkungsbereich sowie auch insgesamt beitragen können. Da die breite Öffentlichkeit ein legitimes Interesse am Gesamtniveau der Luftverkehrssicherheit in der Gemeinschaft hat, werden regelmäßig aggregierte Statistiken veröffentlicht.

Zeugen von Ereignissen könnten davon abgeschreckt werden, Meldung zu erstatten, wenn sie aufgrund ihrer Beteiligung Gefahr laufen, bestraft zu werden. Dies würde die Informationen versiegen lassen, die für die Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt von so großer Bedeutung sind. Es muss daher auch der Schutz der Informationsquelle vereinbart werden.

Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass die Erfassung meldepflichtiger Ereignisse sich von der internen Erfassung von Meldungen unterscheidet, die Hersteller, Luftverkehrsgesellschaften und Instandhaltungsbetriebe im Rahmen ihrer Sicherheitsvorsorge vornehmen, um ihrer Verantwortung für die Sicherheit gerecht zu werden. Es ist daher nicht beabsichtigt, diese Systeme durch die Systeme für meldepflichtige Ereignisse abzulösen. Im Gegenteil könnten diese internen Meldeverfahren dazu genutzt werden, die Meldungen über meldepflichtige Ereignisse⁸ zusammengefasst weiterzuleiten und die vielen nicht meldepflichtigen

8

Die Realisierbarkeit von Verbindungen zwischen den Meldesystemen von Herstellern, Luftverkehrsgesellschaften und Instandhaltungsbetrieben einerseits und den Systemen zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse andererseits wird zur Zeit geprüft, um eine automatische Weiterleitung der entsprechenden Informationen zu ermöglichen.

Ereignisse herauszufiltern, die sonst die Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse überschwemmen könnten.

3. VERTRAULICHE MELDUNG

3.1. Derzeitige Lage

Eine Meldepflicht bringt erfahrungsgemäß recht gute Ergebnisse für die Erfassung technischer Mängel und anderer Störfälle, für die der Berichtende nicht verantwortlich ist. Andererseits werden Fälle menschlichen Versagens, selbst wenn sie beispielsweise auf eine fehlerhafte Auslegung des Cockpits oder komplizierte Verfahren zurückzuführen sind, selten gemeldet, und es ist unwahrscheinlich, dass sie zufällig entdeckt werden. Da in ca. achtzig Prozent aller Unfälle menschliches Versagen eine gewisse Rolle spielt, sind Meldesysteme, bei denen die vertrauliche Behandlung der Identität von Berichtenden gewährleistet ist, ein wesentliches Instrument der Unfallverhütung.

Im September 1999 fand in Montreal eine Tagung des Bereichs Unfalluntersuchung und -verhütung (*Accident Investigation and Prevention (AIG)*) statt, bei der Sachverständige aus 83 Vertragsstaaten und 11 Organisationen als Beobachter die Standards und Empfehlungen der ICAO, insbesondere jene in Anhang 13, prüften. Sie kamen unter anderem zu folgenden Ergebnissen:

„Die Staaten sollten Systeme für die freiwillige⁹ Meldung von Ereignissen einrichten, um das Sammeln von Informationen zu erleichtern, die bei Bestehen einer Meldepflicht eventuell nicht erfasst werden.

Ein System zur freiwilligen Meldung von Ereignissen sieht keine Sanktionen vor und schützt die Informationsquellen.

Anmerkung 1: Die Abwesenheit von Sanktionen ist grundlegende Voraussetzung für freiwillige Meldungen.

Anmerkung 2: Die Staaten sollten die freiwillige Meldung von Ereignissen, die die Luftverkehrssicherheit beeinträchtigen könnten, fördern und erleichtern, indem sie die einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie Politiken im erforderlichen Umfang anpassen.

Leider haben nur sehr wenige Mitgliedstaaten die zur Einrichtung solcher Systeme für die vertrauliche Meldung von Ereignissen notwendigen Schritte unternommen.

Nach Auffassung der Kommission sollte die Gemeinschaft den für die vertrauliche Ereignismeldung notwendigen Rahmen schaffen, damit die Übermittlung freiwilliger Berichte über beobachtete und als tatsächliches oder potenzielles Risiko empfundene Unzulänglichkeiten im Luftverkehrssystem gefördert und das System mit Informationen versorgt wird, die zur Verbesserung des Sicherheitsniveaus beitragen.

⁹

Die von der ICAO mit der Bezeichnung „freiwillig“ — als Antonym zu „obligatorisch“ — belegten Systeme werden in Europa gewöhnlich mit dem Begriff „vertraulich“ charakterisiert, um Verwechslungen mit anderen, z.B. von Herstellern, Luftverkehrsgesellschaften oder Instandhaltungsbetrieben eingerichteten Systemen auszuschließen.

3.2. Realisierbarkeit eines Gemeinschaftssystems zur vertraulichen Ereignismeldung

Wie sich bereits bei der oben erwähnten IFALPA-Studie zeigte, ist das wichtigste Element zur Vertrauensbildung auf Seiten der Meldenden die Anonymisierung der Daten bei der Erfassung, damit die Identität des Meldenden bei der nachfolgenden Datenanalyse und -verbreitung nicht mehr rekonstruiert werden kann.

Um die Durchführbarkeit des Konzepts zu prüfen, förderte die Kommission die Schaffung eines Systems zur Erfassung vertraulicher Meldungen in Deutschland. Das als EUCARE bezeichnete System wurde von 1993 bis 1999 als Forschungsprototyp betrieben. Der Betrieb wurde von einem Lenkungsausschuss aus Sicherheitsexperten der Mitgliedstaaten unter dem Vorsitz der Kommission beobachtet. Der Lenkungsausschuss erstellte auf der Grundlage der gesammelten Erfahrungen ein Anforderungsprofil, in dem detailliert beschrieben wird, wie ein System zur Erfassung vertraulicher Meldungen organisiert sein sollte, um das Vertrauen aller Beteiligten zu genießen. Dank ihres Engagements in diesem Bereich konnte die Kommission auch an den Zusammenkünften des Internationalen Rates für Luftverkehrssicherheitssysteme („International Council of Aviation Safety Systems“), eines weltweiten Verbands von Systemen zur vertraulichen Ereignismeldung, teilnehmen und von den in anderen Regionen gewonnenen Erkenntnissen profitieren.

In einer weiteren Studie¹⁰ wurde die rechtliche Realisierbarkeit von Systemen zur Erfassung vertraulicher Meldungen in Staaten untersucht, deren Rechtsordnung sich am „Code Napoléon“ orientiert (insbesondere Frankreich und Spanien). Die Studie kam zu dem Schluss, dass der Einrichtung eines Systems für freiwillige Ereignismeldungen keine nennenswerten rechtlichen Hindernisse entgegenstehen. *Die Gemeinschaft könne den allgemeinen rechtlichen Rahmen für ein System zur freiwilligen Meldungen von Ereignissen im Luftverkehr schaffen. Aus rein rechtlicher Sicht scheine es nicht unmöglich, ein System mit operationellen Grundsätzen zu entwerfen, die nicht unbedingt den Rechtsgepflogenheiten aller Mitgliedstaaten entsprechen müssen und daher spezielle Abweichungen vom Strafrecht erfordern.*

Die Organisation eines Systems für vertrauliche Ereignismeldungen auf Gemeinschaftsebene ist also möglich. Die Mitgliedstaaten und die Kommission haben auch Erkenntnisse und Erfahrungen in hinreichendem Maße gewonnen, um ein Netz von vorwiegend auf menschliche Faktoren abgestellten Meldesystemen auf den Weg zu bringen.

3.3. Schaffung des erforderlichen Rahmens

Da menschliche Faktoren in engem Zusammenhang mit Kultur, Kommunikation und lokalen Gebräuchen stehen, scheinen die Mitgliedstaaten am besten zur Organisation der vertraulichen Ereignismeldung auf nationaler Ebene in der Lage zu sein. Andererseits kann es sehr schwierig sein, im engen Umfeld des Luftverkehrs auf dieser Ebene die Vertraulichkeit zu gewährleisten. Daher könnten regionale oder

¹⁰ Prof. Lucien Rapp, „Legal problems posed by implementation of a Community voluntary incident reporting system in the field of air safety“.

subregionale Organisationen vielleicht eher das Vertrauen von potentiellen Meldern gewinnen.

Ferner dürfte es dem Entstehen von Vertrauen förderlich sein, wenn die mit den Meldungen befassten Stellen keine Behörden oder Verwaltungsstellen sind und die interessierten Parteien sich an deren Beaufsichtigung beteiligen können, sodass die Vertraulichkeit gewährleistet ist. Demzufolge könnten von staatlichen Stellen und der Industrie finanzierte Stiftungen, die alle Beteiligten einbeziehen, die geeignetste Organisationsform für mit vertraulichen Meldungen befasste Stellen sein. Einige von nationalen Behörden und der Industrie geschaffene Organisationen arbeiten bereits erfolgreich.

Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die für die Gemeinschaft sinnvollste Aufgabe darin besteht, den Beteiligten den Aufbau der nötigen Strukturen und bestehenden Stellen die Ausdehnung ihrer Aktivitäten im Gemeinschaftsgebiet zu erleichtern.

Dazu müssen die in der Durchführbarkeitsstudie ermittelten rechtlichen Hindernisse überwunden werden. Es ist von wesentlicher Bedeutung, dass Meldungen in der gesamten Gemeinschaft anonymisiert werden können, ohne dass die Meldenden oder die mit der Anonymisierung Beauftragten Gefahr laufen, im Falle der rechtlichen Untersuchung eines Unfalls der Fälschung oder Unterschlagung von Beweismitteln bezichtigt zu werden. Die Kommission schlägt daher eine Anpassung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten vor, damit Meldungen von Ereignissen, die nicht der Meldepflicht unterliegen, anonymisiert werden können.

Erforderlichenfalls könnte die Kommission auch untersuchen, wie das für die Verbesserung der Luftverkehrssicherheit bereitgestellte Budget zur Förderung bestehender oder einzurichtender Stiftungen, die den in der EUCARE-Studie ermittelten Bedingungen entsprechen, eingesetzt werden könnte, um das Vertrauen aller Beteiligten zu gewinnen.

4. FAZIT

Im Interesse einer Verbesserung der Luftverkehrssicherheit sollten größere Anstrengungen zur Unfallverhütung unternommen werden. Notwendig sind ein besseres Verständnis und die Analyse umfangreicher Datensätze über Störungen und andere Vorkommnisse, die — ohne selbst besonders ernster Natur zu sein — Schwachstellen oder Mängel erkennen lassen, welche in Verbindung mit anderen Ursachen zu Unfällen führen können, falls sie nicht behoben werden.

Um solche umfangreichen Datensätze zu erhalten, muss ein Rahmen geschaffen werden, der gewährleistet, dass möglichst viele Meldungen eingehen und Informationen gemeinsam genutzt und an diejenigen weitergeleitet werden, die sie analysieren und geeignete Schlüsse daraus ziehen können. Ein solcher Rahmen macht die Schaffung von Systemen für obligatorische und vertrauliche Meldungen notwendig und erfordert die gemeinsame Nutzung von Informationen auf der Grundlage gemeinsam erstellter Regeln für Vertraulichkeit und Informationsverbreitung.

Dies ist der Zweck des beigefügten Vorschlags.

SUBSIDIARITÄT / VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

Die Kommission hat die Vereinbarkeit des Vorschlags mit dem Subsidiaritätsprinzip anhand der folgenden Fragen geprüft.

a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt, und worin besteht die gemeinschaftliche Dimension der Angelegenheit?

Hauptziel des Vorschlags ist die Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr auf der Grundlage von Artikel 80 Absatz 2, wonach die Gemeinschaft Initiativen in diesem Bereich zu ergreifen hat, der bereits durch Rechtsvorschriften der Gemeinschaft umfassend geregelt ist.

b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich zuständig oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten?

Für die geplante Maßnahme hat die Gemeinschaft keine ausschließliche Zuständigkeit.

c) Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht, welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Maßnahme der Gemeinschaft, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?

Von den Mitgliedstaaten getrennt betriebene Meldesysteme sind weniger effizient als ein koordiniertes Netz für den Informationsaustausch, das eine frühere Erkennung möglicher Sicherheitsprobleme ermöglicht. Wie die Erfahrung zeigt, waren in einem Mitgliedstaat eingetretene Ereignisse in den anderen Mitgliedstaaten unbekannt, und ähnliche Umstände führten zu Unfällen mit Todesopfern.

Außerdem kann ein für die Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr derart wichtiges Instrument ohne gemeinsame rechtliche Grundlagen zur Wahrung der Vertraulichkeit von Meldungen sein Potential nicht entfalten, wenn die Personen, die Meldungen übermitteln oder mit deren Anonymisierung betraut sind, nicht die Rechtssicherheit haben, dass sie in keinem anderen Mitgliedstaat wegen ihrer Beteiligung an einer Ereignismeldung rechtlich belangt werden können.

d) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft?

Um die Einrichtung von Meldesystemen in allen Mitgliedstaaten zu gewährleisten, könnte die Gemeinschaft Anreize in Form finanzieller Unterstützung und der Einrichtung einer zentralen Datenbank bieten, doch würde dies nicht ausreichen, um den Austausch von Informationen zu erleichtern, da die Mitgliedstaaten nicht dieselbe Politik hinsichtlich der Anonymisierung oder Veröffentlichung sicherheitsrelevanter Informationen verfolgen. Um diese Probleme zu lösen, steht der Gemeinschaft nur die Annahme von Rechtsvorschriften zu Gebot, mit denen eine gemeinsame Regelung auf diesen Gebieten getroffen wird.

e) Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist?

Auf diesem Gebiet ist Einheitlichkeit nicht unverzichtbar, und es wird als ausreichend angesehen, eine Rahmenrichtlinie zu erlassen, mit der Ziele festgelegt werden, bei deren Verwirklichung die Mitgliedstaaten einen gewissen Spielraum haben.

Die Kommission ist daher zu der Schlussfolgerung gelangt, dass der Vorschlag dem Subsidiaritätsprinzip und dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entspricht.

ANMERKUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

Artikel 1

Angabe des Zwecks der Richtlinie.

Artikel 2

Angabe des Anwendungsbereichs der Richtlinie. Durch diesen Artikel wird der Geltungsbereich der Meldepflicht über das Gemeinschaftsgebiet hinaus ausgedehnt, da ein Staat über alle Ereignisse mit Beteiligung dort eingetragener oder betriebener Luftfahrzeuge informiert sein muss, unabhängig davon, wo sich diese ereignet haben.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen.

Artikel 4

Auflistung der an der Fluggastbeförderung beteiligten Personen, denen die Pflicht zur Meldung von Ereignissen aufzuerlegen ist. Ermöglicht auch Meldungen aus anderen Bereichen der Zivilluftfahrt und lässt die Möglichkeit offen, neue Kategorien von Meldepflichtigen und Ereignissen hinzuzufügen.

Artikel 5

Schreibt vor, dass Ereignismeldungen zu sammeln, auszuwerten, zu verarbeiten und in einer Datenbank zu speichern sind. Die Mitgliedstaaten haben eine zuständige Behörde damit zu beauftragen, bei der es sich um die Zivilluftfahrtbehörde oder die Unfalluntersuchungsstelle handeln kann.

Artikel 6

Verpflichtet die Mitgliedstaaten zu einem Informationsaustausch. Um den Austausch zu erleichtern, hat die Kommission den Mitgliedstaaten eine Software zur Verfügung gestellt, mit der sie diese Anforderung erfüllen können. Mitgliedstaaten, die eine andere Software verwenden, sollten die Kompatibilität mit der Software der Kommission sicherstellen (für die Kompatibilität der von der Kommission bereitgestellten Software mit der zur Zeit in den Mitgliedstaaten verwendeten Software wurde von vornherein Sorge getragen).

Artikel 7

Bestimmt, dass den Meldungen entnommene Informationen zur Verbesserung der Sicherheit verfügbar gemacht werden sollen. Die gesammelten und ausgetauschten Informationen werden allen nationalen Zivilluftfahrtbehörden, die sie für ihre tägliche Arbeit im Rahmen der Sicherheitsaufsicht in der Luftfahrt brauchen, sowie allen Stellen, die Unfälle und Störungen in der Zivilluftfahrt untersuchen, zur Verfügung stehen. Die verschiedenen Kategorien von Meldepflichtigen können Zugang zu den jeweils erforderlichen Informationen erhalten, damit sie die Nützlichkeit ihrer Beteiligung erkennen und aus den Erfahrungen anderer lernen können. Sonstige an der Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt Beteiligte wie Forschungszentren, Ausbildungsstätten oder Hochschulen können für eigene Zwecke ebenfalls ausgewählte Informationen erhalten. Die Weitergabe dieser Informationen erfolgt von Fall zu Fall und in dem jeweils nötigen Umfang. Dem legitimen Interesse der

Öffentlichkeit an Informationen über das Sicherheitsniveau in der Luftfahrt wird durch die regelmäßige Veröffentlichung besonderer Berichte und gegebenenfalls von Auszügen tatsächlicher, anonymisierter Meldungen Rechnung getragen.

Artikel 8

Legt den Status der im Rahmen dieser Richtlinie ausgetauschten Informationen fest und bezweckt den Schutz der Meldenden und der von ihnen weitergegebenen Informationen, um im Interesse der Sicherheit eine ungehinderte und vertrauliche Meldung zu ermöglichen. Der Artikel bezweckt außerdem die Schaffung eines Sicherheitsumfelds, in dem das Verschulden außer Acht bleibt und statt Sanktionen vorbeugende Gegenmaßnahmen getroffen werden.

Artikel 9

Verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Anpassung ihrer Rechtsvorschriften, um die Schaffung eines Systems zur Erfassung vertraulicher Meldungen zu ermöglichen.

Artikel 10

Bestimmungen über die Einsetzung eines Ausschusses, der die Kommission bei der Anwendung dieser Richtlinie unterstützt.

Artikel 11 bis 13

Verfahrensbestimmungen.

2000/0343 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission¹¹,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses¹²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹³,

gemäß dem Verfahren nach Artikel 251 EG-Vertrag¹⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Unfallrate im zivilen Luftverkehr ist in den letzten zehn Jahren im Wesentlichen konstant geblieben, was befürchten lässt, dass der prognostizierte Anstieg des Verkehrs in naher Zukunft zu einem nicht hinnehmbaren Anstieg der Unfallzahlen führen könnte.
- (2) Die Richtlinie 94/56/EG des Rates vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt bezweckt die Unfallvermeidung durch die Förderung rascher Untersuchungen.
- (3) Erfahrungsgemäß weist bereits vor Eintritt eines Unfalls eine Reihe von Störungen und Fehlern auf Sicherheitsmängel hin.
- (4) Eine Erhöhung des Sicherheitsniveaus in der Zivilluftfahrt setzt eine bessere Kenntnis derartiger Ereignisse voraus, um Analysen zu ermöglichen und Trends zu erkennen, sodass Gegenmaßnahmen getroffen werden können.
- (5) Ereignisse mit Beteiligung von Luftfahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat eingetragen sind oder von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen betrieben werden, sollten auch dann gemeldet werden, wenn sie sich außerhalb des Gemeinschaftsgebiets zugetragen haben.

¹¹ ABl. C., S. .

¹² ABl. C., S. .

¹³ ABl. C., S. .

¹⁴ ABl. C., S. .

- (6) Jeder Mitgliedstaat sollte ein System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse einrichten.
- (7) Die in verschiedenen Bereichen der Zivilluftfahrt tätigen Personen, die Kenntnis von solchen für die Unfallverhütung relevanten Ereignissen erlangen, sollen diese melden.
- (8) Der Austausch von Informationen über Ereignisse würde die Erkennung möglicher Gefahren wesentlich fördern.
- (9) Der Austausch von Informationen zwischen verschiedenen Systemen erfordert eine entsprechende Software.
- (10) Sicherheitsinformationen sind den Stellen, die im Bereich der Sicherheit in der Zivilluftfahrt Aufsichtsfunktionen wahrnehmen oder Unfälle und Störungen in der Gemeinschaft untersuchen, sowie gegebenenfalls denjenigen Personen zugänglich zu machen, die daraus Lehren ziehen können und die notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit ergreifen oder veranlassen können.
- (11) Aufgrund der Sensitivität von Sicherheitsinformationen können diese nur dann erfasst werden, wenn deren vertrauliche Behandlung, der Quellenschutz und das Vertrauen der in der Zivilluftfahrt tätigen Personen gewährleistet werden.
- (12) Der Öffentlichkeit sollten allgemeine Informationen über das Sicherheitsniveau im Luftverkehr bereitgestellt werden.
- (13) Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse sollten durch Systeme für vertrauliche Meldungen ergänzt werden, um in erster Linie Vorfälle zu erfassen, bei denen menschliches Versagen eine Rolle spielt.
- (14) Die für die Einrichtung von Systemen zur Erfassung vertraulicher Meldungen erforderlichen Rechtsinstrumente sollten geschaffen werden.
- (15) Die für die Umsetzung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹⁵ verabschiedet werden.
- (16) Die Konsistenz mit den von nationalen Sachverständigen bei EUROCONTROL und den JAA erarbeiteten technischen Anforderungen an Meldungen sollte gewährleistet werden. Das Verzeichnis meldepflichtiger Ereignisse trägt der Arbeit dieser beiden europäischen Organisationen Rechnung.
- (17) Das Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr, kann nicht in ausreichendem Maß von den Mitgliedstaaten verwirklicht werden, da lediglich in einzelnen Staaten betriebene Meldesysteme weniger wirksam sind als ein koordiniertes Netz mit Informationsaustausch, das es erlaubt, mögliche Sicherheitsrisiken früher zu erkennen. Das angestrebte Ziel kann also besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden. Gemäß den in Artikel 5 EG-Vertrag festgelegten Grundsätzen der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit beschränkt sich

¹⁵

ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

diese Richtlinie auf die zum Erreichen dieses Ziels notwendigen Maßnahmen und geht nicht über das hierfür erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck

Zweck dieser Richtlinie ist es, einen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt zu leisten, indem gewährleistet wird, dass sicherheitsrelevante Informationen gemeldet, erfasst, gespeichert, geschützt und verbreitet werden, um deren wirksame Auswertung und Kontrolle zu fördern.

Die Erfassung von Ereignismeldungen dient ausschließlich der Verhütung künftiger Unfälle und Störungen, nicht der Klärung von Schuld - oder Haftungsfragen.

Artikel 2

Anwendungsbereich

1. Diese Richtlinie gilt für Ereignisse, die sich auf dem Gemeinschaftsgebiet zutragen.
2. Sie gilt ferner außerhalb der Gemeinschaft für Ereignisse mit Beteiligung von Luftfahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat eingetragen sind oder von einem in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen betrieben werden.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

„*Anonymisierung*“ bezeichnet das Entfernen aller Angaben zur Person des Meldenden sowie aller technischen Detailangaben, die Rückschlüsse auf die Identität des Meldenden oder Dritter ermöglichen könnten, aus eingehenden Meldungen.

„*Ereignis*“ bezeichnet einen Unfall, eine Störung oder eine schwere Störung im Sinne von Artikel 3 Buchstaben a), j) und k) der Richtlinie 94/56/EG, einen anderen Mangel oder eine Fehlfunktion eines Luftfahrzeugs, seiner Ausrüstung oder von Gegenständen der Bodenausrüstung und Elementen des Navigationssystems, die für den Betrieb eines Luftfahrzeugs, die Erbringung einer Flugsicherungsdienstleistung oder die Bereitstellung von Navigationshilfen für Luftfahrzeuge oder im Zusammenhang damit benutzt werden oder benutzt werden sollen.

„*Meldepflichtiges Ereignis*“ bezeichnet ein Ereignis, das ein Luftfahrzeug, dessen Insassen oder Dritte gefährdet oder in Ermangelung korrektiver Maßnahmen gefährden kann. Die Anhänge I und II enthalten eine nicht erschöpfende Aufzählung von Beispielen meldepflichtiger Ereignisse.

Artikel 4

Meldepflicht

1. Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass meldepflichtige Ereignisse an die in Artikel 5 Absatz 1 genannte zuständige Behörde von Personen zu melden sind, die
 - a) Betreiber oder Führer eines turbinengetriebenen Luftfahrzeugs oder eines Verkehrsflugfahrzeugs ist, das unter der Aufsicht der zuständigen Zivilluftfahrtbehörde eingesetzt oder betrieben wird;
 - b) gewerbsmäßig ein solches Luftfahrzeug oder Ausrüstungen oder Teile davon herstellt oder instandhält;
 - c) einen Nachprüfschein ("Certificate of maintenance review") oder die Bescheinigung der Freigabe zum Betrieb ("Certificate of release to service") für ein solches Luftfahrzeug oder Ausrüstungen oder Teile davon unterzeichnet;
 - d) eine Funktion ausübt, die eine Qualifikation als Fluglotse voraussetzt;
 - e) die Funktion des Leiters eines Flughafens, auf dem Verkehrsflugfahrzeuge verkehren, ausübt;
 - f) eine Funktion im Zusammenhang mit dem Einbau, der Veränderung, Instandhaltung, Reparatur, Überholung, Flugprüfung oder Kontrolle von Ausrüstungen am Boden ausübt, die für den Betrieb eines Luftfahrzeugs oder die Erbringung einer Flugsicherungsdienstleistung oder die Bereitstellung von Navigationshilfen für Luftfahrzeuge oder im Zusammenhang damit benutzt werden oder benutzt werden sollen;
 - g) eine Funktion im Zusammenhang mit der Abfertigung von Luftfahrzeugen am Boden ausübt, einschließlich Betankung, Servicearbeiten, Erstellung des Massen- und Schwerpunktnachweises sowie Beladen, Enteisen und Schleppen des Flugzeugs.
2. Die Mitgliedstaaten unterstützen das Erstellen freiwilliger Meldungen durch alle Personen, die im Rahmen anderer Tätigkeiten im Bereich der Zivilluftfahrt ähnliche Funktionen wie die in Absatz 1 genannten ausüben.
3. Die Kommission kann nach dem Verfahren von Artikel 10 Absatz 2 beschließen, in Absatz 1 weitere Kategorien von Meldepflichtigen aufzunehmen und die Anhänge zur Erweiterung oder Änderung des Beispielverzeichnisses zu überarbeiten.

Artikel 5

Erfassung und Speicherung von Informationen

1. Die Mitgliedstaaten benennen eine zuständige Behörde, die ein System zur Erfassung, Auswertung, Verarbeitung und Speicherung von Ereignismeldungen einrichtet.

Die folgenden Stellen können mit der entsprechenden Zuständigkeit betraut werden:

- a) die nationale Zivilluftfahrtbehörde, sofern gewährleistet ist, dass die Ausübung dieser Funktion unabhängig von jeder anderen Aufgabe dieser Behörde erfolgt;
 - b) die nach Artikel 6 der Richtlinie 94/56/EG eingerichtete Untersuchungsstelle.
2. Die gemäß Artikel 4 erfassten Meldungen werden in einer Datenbank gespeichert.
 3. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass sicherheitsrelevante Informationen aus vertraulichen Meldungen nach Artikel 9 ebenfalls in dieser Datenbank gespeichert werden.

Artikel 6

Informationsaustausch

1. Die Mitgliedstaaten nehmen an einem gegenseitigen Informationsaustausch teil, indem sie alle sicherheitsrelevanten, in der Datenbank nach Artikel 5 Absatz 2 gespeicherten Informationen den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten und der Kommission zugänglich machen.

Die Datenbank muss mit der in Absatz 2 beschriebenen Software kompatibel sein.

2. Die Kommission entwickelt für den Zweck der Richtlinie eine besondere Software. Die Mitgliedstaaten können diese Software für den Betrieb ihrer eigenen Datenbank verwenden.
3. Die Kommission kann zur Erleichterung des in Absatz 1 vorgesehenen Informationsaustauschs geeignete Maßnahmen nach dem Verfahren von Artikel 10 Absatz 2 treffen.

Artikel 7

Verbreitung der Informationen

1. Informationen über Ereignisse, die nach Artikel 5 und 6 gesammelt und ausgetauscht wurden, sind allen Stellen, die für die Sicherheitsaufsicht in der Zivilluftfahrt oder die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt innerhalb der Gemeinschaft zuständig sind, zugänglich zu machen, damit sie sicherheitstechnische Lehren aus den gemeldeten Ereignissen ziehen können.
2. Die Kommission kann nach dem Verfahren von Artikel 10 Absatz 2 die Freigabe ausgewählter Informationen an die in Artikel 4 Absatz 1 genannten Kategorien von Meldepflichtigen und an betroffene Dritte beschließen. Grundlage solcher Entscheidungen, die allgemein oder für den Einzelfall erfolgen können, ist die Notwendigkeit,
 - Personen und Stellen die Informationen bereitzustellen, die sie zur Beseitigung von Flugsicherheitsmängeln und zur Verbesserung der Flugsicherheit benötigen und

- Stellen, die auf Flugsicherheit oder unmittelbar damit zusammenhängende Angelegenheiten spezialisiert sind, die Analyse von Ereignissen zu ermöglichen.

Die Entscheidung, Informationen nach diesem Absatz zu verbreiten, kann unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 8 auf das für die Zwecke des Nutzers nötige Mindestmaß beschränkt werden.

3. Die Mitgliedstaaten veröffentlichen mindestens einmal im Jahr einen Sicherheitsbericht mit Informationen zu der Art der Ereignisse, die in ihren Systemen zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse gesammelt wurden, um die Öffentlichkeit über das Sicherheitsniveau im Luftverkehr zu unterrichten. Die Mitgliedstaaten können auch anonymisierte Meldungen veröffentlichen.

Artikel 8

Datenschutz

1. Die gemäß Artikel 6 ausgetauschten und gemäß Artikel 7 Absatz 1 und 2 verbreiteten Informationen sind vertraulich und dürfen von den Teilnehmern und Empfängern nur zur Ausübung ihrer Tätigkeit benutzt werden.
2. Ungeachtet der Art oder Klassifizierung von Ereignissen werden Namen oder Anschriften von Einzelpersonen nicht in der Datenbank nach Artikel 5 Absatz 2 registriert.
3. Die zuständige Behörde legt den Namen der meldenden Person oder einer Person, auf die sich eine Meldung bezieht, nicht offen, es sei denn, sie wird im Rahmen einer gerichtlichen Untersuchung hierzu verpflichtet oder die betroffenen Personen genehmigen die Offenlegung.
4. Die Mitgliedstaaten enthalten sich der Einleitung von Verfahren in Fällen eines nicht vorsätzlichen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften, von denen sie ausschließlich aufgrund einer Meldung im Rahmen des einzelstaatlichen Systems zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse Kenntnis erlangen.
5. Die Mitgliedstaaten nehmen eine Anpassung ihrer Rechts- und Verwaltungsvorschriften vor, um zu gewährleisten, dass Beschäftigte, die Ereignisse, von denen sie Kenntnis erlangen, ordnungsgemäß und wahrheitsgemäß melden, keine nachteilige Behandlung durch ihren Arbeitgeber erfahren.
6. Dieser Artikel gilt unbeschadet einzelstaatlicher Vorschriften zum Zugriff von Behörden der Rechtspflege auf Informationen.

Artikel 9

Vertrauliche Meldung

Die Mitgliedstaaten nehmen eine Anpassung ihrer Rechts- und Verwaltungsvorschriften vor, um die Anonymisierung freiwilliger Meldungen nicht meldepflichtiger Ereignisse durch Stellen zu ermöglichen, die Informationen über im Luftverkehrssystem beobachtete Mängel, die vom Meldenden als tatsächliches oder potentiell Risiko betrachtet werden, erfassen,

auswerten und an Dritte, die diese Informationen zur Verbesserung der Luftverkehrssicherheit nutzen können, weitergeben.

Artikel 10

Ausschuss

1. Die Kommission wird von dem durch Artikel 12 der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt¹⁶ eingesetzten Ausschuss unterstützt.
2. Bei Bezugnahmen auf diesen Absatz gelten gestützt auf Artikel 8 des Beschlusses 1999/468/EG die Artikel 5 und 7 desselben.
3. Die Frist nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

Artikel 11

Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens [...] nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen haben.

Artikel 12

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

¹⁶

ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4.

Artikel 13

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...].

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG I

Verzeichnis von Beispielen meldepflichtiger Ereignisse

ANMERKUNG: In diesem Anhang sind die meisten meldepflichtigen Ereignisse aufgeführt, das Verzeichnis erhebt jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Andere Ereignisse, die nach Auffassung der Beteiligten die Kriterien der Meldepflicht erfüllen, sind ebenfalls zu melden.

(A) FLUGBETRIEB

i) Betrieb des Luftfahrzeugs

a) Ein Ausweichmanöver, mit dem ein Zusammenstoß mit einem anderen Luftfahrzeug, dem Boden oder einem anderen Gegenstand oder eine unsichere Situation vermieden werden soll, oder eine Situation, in der ein Ausweichmanöver angemessen gewesen wäre

b) Störungen bei Start oder Landung, einschließlich vorsorglicher Landungen und Notlandungen. Ereignisse wie Zukurzkommen, Überschreiten der Start- und Landebahnen oder -seiten. Starts, Startabbrüche, Landungen oder Landeversuche auf einer geschlossenen, belegten oder falschen Start- und Landebahn

c) Erhebliches Unterschreiten der zu erwartenden Leistung beim Start oder Anfangssteigflug

d) Kritische Treibstofffehlmenge oder Unmöglichkeit, Treibstoff umzupumpen oder die gesamte nutzbare Treibstoffmenge zu verbrauchen

e) Verlust der Kontrolle (auch teilweise oder vorübergehend) ungeachtet der Gründe

f) Ereignisse bei Geschwindigkeiten nahe oder oberhalb von V_1 als Folge oder Ursache gefährlicher Situationen oder potentiell gefährlicher Situationen (z.B. Startabbruch, Heckaufsetzer, Verlust der Triebwerksleistung usw.)

g) Durchstarten, das zu einer gefährlichen oder potentiell gefährlichen Situation führt

h) Unbeabsichtigte erhebliche Abweichung von der Fluggeschwindigkeit, vom vorgesehenen Kurs oder von der vorgesehenen Flughöhe (um mehr als 300 Fuß im Luftraum ohne RVSM) aus beliebigen Gründen

i) Unterschreiten der Entscheidungshöhe oder Sinkflugmindesthöhe ohne Vorliegen der erforderlichen Sichtmerkmale

j) Harte Landung – Landung, nach der ein 'Heavy Landing Check' für erforderlich angesehen wird

k) Überschreiten der Grenzwerte für ungleichmäßige Treibstoffverteilung

l) Falsche Einstellung eines SSR-Codes oder einer Höhenmesser-Teilskala, woraus eine Gefahrensituation entsteht oder entstehen könnte

m) Falsche Programmierung von oder fehlerhafte Eingaben in Geräten für die Navigation oder für Leistungsberechnungen oder Verwendung fehlerhafter Daten, was zu einer Gefahrensituation geführt hat oder hätte führen können

n) Falsche Entgegennahme oder falsche Auslegung von Funksprüchen, die zu einer Gefahrensituation geführt hat oder hätte führen können

o) Fehlfunktionen oder Schäden an der Treibstoffanlage, die erhebliche Auswirkungen auf die Treibstoffversorgung und/oder -verteilung nach sich ziehen

- p) Luftfahrzeug verlässt befestigte Rollfläche, was zu einer Gefahr führt oder hätte führen könnte
 - q) Unbeabsichtigte Fehlbedienung von Steuerelementen, die zu einer erheblichen Gefahr geführt hat oder hätte führen können
 - r) Unmöglichkeit, die vorgesehene Luftfahrzeugkonfiguration während einer Flugphase zu erreichen (z.B. Fahrwerk und Fahrwerksklappen, Landeklappen, Stabilisatoren, Vorflügel usw.)
 - s) Gefährliche oder potentielle gefährliche Situation als Folge einer Simulation von Notfallbedingungen während Schulung, Systemüberprüfungen oder Tests
 - t) Von der Flugbesatzung festgestellte anormale Vibrationen
 - u) Anormale Eisansammlungen, die erhebliche Auswirkungen auf die Leistungs- oder Flugeigenschaften nach sich ziehen
 - v) Auslösen eines primären Warnsystems, das mit dem Manövrieren des Luftfahrzeugs im Zusammenhang steht, z.B. Konfigurationswarnung, Überzieh-Warnung ("Stick Shake"), Geschwindigkeitswarnung usw., sofern nicht
 - w) die Flugbesatzung eindeutig festgestellt hat, dass es sich um eine Fehlwarnung handelt, und die Fehlwarnung nicht zu Schwierigkeiten oder Gefahren infolge der Reaktionen der Flugbesatzung auf die Warnung geführt hat
 - x) das Auslösen zu Schulungs- oder Prüfzwecken erfolgt ist
 - y) Warnung des Bodenannäherungswarnsystems (GPWS), falls
 - (1) das Luftfahrzeug dem Boden näher kommt als geplant oder erwartet oder
 - (2) die Warnung bei Instrumenten-Wetterbedingungen (IMC) oder nachts auftritt und feststeht, dass sie durch eine hohe Sinkfluggeschwindigkeit ausgelöst wurde (Modus 1), oder
 - (3) die Warnung darauf beruht, dass das Fahrwerk oder die Landeklappen an dem entsprechenden Punkt beim Landeanflug nicht ausgefahren wurden (Modus 4), oder
 - (4) sich eine Schwierigkeit oder Gefahr aufgrund der Reaktion der Besatzung auf die Warnung ergibt oder hätte ergeben können, z.B. verringerter Abstand von anderen Luftfahrzeugen. Dazu können Warnungen aller Modi oder Typen gehören, d. h. echte, störende oder Fehlwarnungen.
 - z) Alarm des Bodenannäherungswarnsystems (GPWS),
 - (1) falls sich eine Schwierigkeit oder Gefahr aufgrund der Reaktion der Besatzung auf den Alarm ergibt oder hätte ergeben können
 - aa) ACAS-Anweisungen (RA)
 - bb) Durch Triebwerk- oder Propellerstrahl verursachte erhebliche Schäden oder schwere Verletzungen
- ii) **Notfälle**
- a) Brand, Explosion, Rauch oder giftige oder schädliche Gase, auch bei Löschung des Brandes
 - b) Anwendung eines nicht vorgesehenen Verfahrens durch die Flugbesatzung, um einen Notfall zu beherrschen

c) Nichteignung von Verfahren für den Einsatz in Notfällen, auch beim Einsatz zu Instandhaltungs-, Schulungs- oder Prüfzwecken

d) Räumung des Flugzeugs in Notfällen

e) Druckabfall

f) Benutzung von Notfallausrüstung oder Anwendung vorgeschriebener Notfallverfahren während des Fluges oder am Boden, um eine Situation zu beherrschen

g) Erklärung eines Notfalls ('Mayday' oder 'Pan')

h) Nicht ordnungsgemäße Funktion von Notfallausrüstung oder -verfahren, einschließlich bei Benutzung/Anwendung zu Instandhaltungs-, Schulungs- oder Prüfzwecken

i) Vorkommnisse, die die Notfallverwendung von Sauerstoff durch die Flugbesatzung erforderlich machen

iii) **Funktionsunfähigkeit der Flugbesatzung**

a) Funktionsunfähigkeit eines Mitglieds der Flugbesatzung, einschließlich vor Abflug, falls anzunehmen ist, dass es zu einer Funktionsunfähigkeit nach dem Start hätte kommen können

b) Funktionsunfähigkeit eines Mitglieds der Kabinenbesatzung, die es ihm unmöglich macht, wesentliche Notfallfunktionen wahrzunehmen

iv) **Verletzung**

a) Ereignisse, die zu erheblichen Verletzungen von Fluggästen oder Besatzungsmitgliedern geführt haben oder hätten führen können, die aber nicht als meldepflichtiger Unfall anzusehen sind

v) **Wetter**

a) Blitzschlag, der zu erheblichen Schäden am Luftfahrzeug oder zum Ausfall oder zu Störungen wesentlicher Funktionen geführt hat

b) Hagelschlag, der zu erheblichen Schäden am Luftfahrzeug oder zum Ausfall oder zu Störungen wesentlicher Funktionen geführt hat

c) Durchfliegen schwerer Turbulenzen, das zur Verletzung von Insassen geführt hat oder nach dem die Durchführung eines Turbulenz-Checks des Luftfahrzeugs für erforderlich angesehen wird

d) Durchfliegen von Scherwinden, das zu erheblichen Handhabungsschwierigkeiten geführt hat

vi) **Äußere Sicherheit**

a) Rechtswidriger Eingriff in den Luftverkehr, einschließlich Bombendrohung oder Entführung

b) Schwierigkeiten bei der Kontrolle betrunkenen, gewalttätigen oder sich Anordnungen widersetzender Fluggäste, woraus eine Gefahrensituation entstanden ist

c) Entdeckung eines "blinden" Passagiers

vii) **Sonstige Ereignisse**

a) Mit übermäßiger Häufigkeit auftretende Ereignisse einer bestimmten Art, die für sich allein genommen nicht als meldenswert angesehen würden, die aufgrund ihrer Häufigkeit aber eine potentielle Gefahr darstellen

- b) Vogelschlag, der zu erheblichen Schäden am Luftfahrzeug oder zum Ausfall oder zu Störungen wesentlicher Funktionen geführt hat
- c) Durchfliegen einer Wirbelschlepe, das zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Handhabung des Luftfahrzeugs geführt hat
- d) Jeder sonstige Vorfall gleich welcher Art, der als Gefährdung oder mögliche Gefährdung des Luftfahrzeugs oder seiner Insassen anzusehen ist

B) TECHNISCHE VORKOMMNISSE AM LUFTFAHRZEUG

viii) Struktur

- a) Schäden an der Struktur des Luftfahrzeugs, die nicht als Unfall eingestuft werden

Hinweis: Nicht alle Schäden an der Struktur sind zu melden. Es ist nach der technischen Beurteilung zu entscheiden, ob ein Schaden schwerwiegend genug ist, um meldenswert zu sein. Die folgenden Beispiele können hierbei als Anhaltspunkte dienen:

- (1) Schäden an einem tragenden Strukturteil, das nicht als beschädigungstolerant eingestuft wird (lebenszeitbegrenztes Teil). Als tragende Strukturteile gelten alle Teile, die wesentlich zur Aufnahme von Flug-, Boden- und Drucklasten beitragen und deren Ausfall zu einem Totalausfall des Luftfahrzeugs führen könnte
- (2) Typische Beispiele für derartige Teile sind für Großflugzeuge in AC/ACJ 25.571(a) "Damage tolerance and fatigue evaluation of structure", (Bewertung der Beschädigungstoleranz und Ermüdung der Struktur) und den entsprechenden ACJ-Unterlagen für Drehflügler aufgeführt
- (3) Schäden oder Mängel, die die zulässigen Schäden an als beschädigungstolerant eingestuften tragenden Strukturteilen überschreiten und bei planmäßigen Inspektionen festgestellt wurden
- (4) Schäden oder Mängel, die die zulässigen Toleranzen eines Strukturteils überschreiten, dessen Ausfall die Steifigkeit der Struktur so weit beeinträchtigen könnte, dass die vorgeschriebenen Sicherheitsmargen für Flattererscheinungen, aperiodische Bewegungen oder Steuerungsumkehr nicht mehr eingehalten werden können
- (5) Schäden oder Mängel an einem Strukturteil, die zum Lösen schwerer Bauteile führen könnten, wodurch Insassen verletzt werden könnten
- (6) Schäden oder Mängel an einem Strukturteil, die die ordnungsgemäße Systemfunktion gefährden könnten
- (7) Ablösen von Teilen des Luftfahrzeugs während des Fluges

ix) Systeme

Es werden die nachstehenden generischen, für alle Systeme geltenden Kriterien vorgeschlagen:

- a) Ausfall, erhebliche Störung oder Schädigung eines Systems, Teilsystems oder Ausrüstungssatzes, wodurch die Standard-Betriebsverfahren, Drills usw. nicht mehr zufriedenstellend durchgeführt werden können
- b) Unmöglichkeit der Systembeherrschung durch die Flugbesatzung, z. B.:

- (1) ungewollte (selbständige) Aktionen
- (2) fehlerhafte und/oder unvollständige Reaktion, einschließlich ungenügendem Bewegungsweg oder Schwergängigkeit

(3) selbständiges Bewegen der Steuerorgane

(4) mechanisches Lösen oder Ausfall

c) Ausfall oder Störung exklusiver Systemfunktion(en) (in einem einzigen System können mehrere Funktionen integriert sein)

d) Wechselseitige Beeinträchtigungen innerhalb eines Systems oder zwischen mehreren Systemen

e) Ausfall oder Funktionsstörung der Schutzeinrichtung oder der zugehörigen Notfalleinrichtungen des Systems

f) Ausfall der Redundanzfunktion des Systems außerhalb der Grenzwerte

g) Ereignisse als Folge unvorgesehenen Systemverhaltens

h) Bei Luftfahrzeugtypen mit einfach vorhandenen Hauptsystemen, Teilsystemen oder Ausrüstungssätzen

(1) Ausfall, erhebliche Funktionsstörung oder Schaden an einem Hauptsystem, Teilsystem oder Ausrüstungssatz

i) Bei Luftfahrzeugtypen mit mehreren voneinander unabhängigen Hauptsystemen, Teilsystemen oder Ausrüstungssätzen

(1) Ausfall, erhebliche Funktionsstörung oder Schaden an mehr als einem Hauptsystem, Teilsystem oder Ausrüstungssatz

j) Auslösen eines primären Warnsystems der Systeme oder Ausrüstungsteile des Luftfahrzeugs, sofern die Besatzung nicht eindeutig festgestellt hat, dass es sich um eine Fehlwarnung handelt, und sofern die Fehlwarnung nicht zu Schwierigkeiten oder Gefahren infolge der Reaktionen der Besatzung auf die Warnung geführt hat

k) Leckagen von Hydraulikflüssigkeiten, Treibstoff, Öl oder anderen Flüssigkeiten, die feuergefährlich sind oder möglicherweise zu einer gefährlichen Verunreinigung der Flugzeugstruktur, Systeme oder -ausrüstungsteile geführt oder eine Gefahr für die Insassen dargestellt haben

l) Fehlfunktionen oder Mängel an einem Anzeigesystem, wenn dies möglicherweise irreführende Anzeigen für die Besatzung verursacht

m) Ausfälle, Fehlfunktionen oder Mängel, wenn diese in einer kritischen Flugphase auftreten und sich auf den Betrieb des betreffenden Systems auswirken

n) Erhebliche Abweichungen der tatsächlichen Leistung von der freigegebenen Leistung, die zu einer Gefahrensituation geführt haben (unter Berücksichtigung der Genauigkeit der Leistungsberechnungsverfahren), einschließlich Bremswirkung, Treibstoffverbrauch usw.

o) Asymmetrie bei Flugsteuerungseinrichtungen, z.B. Landeklappen, Vorflügeln, Störklappen usw.

In Anhang II ist eine Liste mit Beispielen der meldepflichtigen Ereignisse aufgeführt, die sich aus der Anwendung dieser generischen Kriterien auf bestimmte Einzelsysteme ergeben

x) **Antriebs- und Hilfskraftturbinen-Systeme (einschließlich Triebwerke, Propeller, Rotorsysteme und Hilfskraftturbinen)**

a) *Triebwerke*

Luftfahrzeugmuster mit einem oder zwei Triebwerken

- (a) Flammendurchschlag, Abschaltung oder erhebliche Fehlfunktionen eines Triebwerks

Luftfahrzeugmuster mit drei oder mehr Triebwerken

- (b) Flammendurchschlag, Abschaltung oder erhebliche Fehlfunktionen von mehr als einem Triebwerk

Triebwerke: Alle Luftfahrzeugmuster:

- (c) Flammendurchschlag, Abschaltung oder erhebliche Fehlfunktionen eines Triebwerks, wenn dies während einer kritischen Flugphase (z.B. V1 oder bei Anflug/Landung) auftritt oder wenn besondere Umstände vorliegen oder unvorhersehbare Folgen eintreten (z.B. unbeherrschbarer Ausfall, Brand, Schwierigkeiten bei der Handhabung des Luftfahrzeugs, usw.)

- (d) Unbeherrschbarer Ausfall, erhebliches Überschreiten der Drehzahl oder Unmöglichkeit der Drehzahlregelung schnell drehender Komponenten (z.B. Hilfskraftturbine, Druckluftstarter, Klimatisierung, luftgetriebene Hilfsturbine, Propeller oder Rotor)

- (e) Ausfall oder Fehlfunktion eines Teils eines Triebwerks, wodurch es zu einer oder mehreren der nachstehenden Folgen kommt:

- (1) mit hoher Energie austretende Teile
- (2) anhaltende Brände im Inneren oder Äußeren oder Austreten heißer Gase
- (3) Bruch an Triebwerksstruktur oder -lagerungen oder teilweiser bzw. vollständiger Verlust wesentlicher Teile des Triebwerks
- (4) Triebwerksschaden mit sichtbarer Rauchentwicklung oder Freisetzung unsichtbarer schädlicher oder toxischer Gase in der Innenraumbelüftung

- (f) ungewollter Schub-/Leistungsverlust, -wechsel oder -schwankungen, wobei:

- (1) bei einem mehrmotorigen Luftfahrzeug mehr als ein Triebwerk hiervon betroffen ist, insbesondere bei zweimotorigen Luftfahrzeugen, oder
- (2) diese Erscheinungen bei einmotorigen Luftfahrzeugen in übermäßiger Form auftreten, oder
- (3) bei mehrmotorigen Luftfahrzeugen der gleiche oder ein ähnlicher Triebwerkstyp wie in einmotorigen Luftfahrzeugen hiervon betroffen ist

- (g) Schäden, die eine Aussonderung des Teils bedingen und an einem lebenszeitbegrenzten Teil vor Erreichen der vollen Teilelebensdauer festgestellt werden

- (h) Mängel allgemeinen Ursprungs, die im Flug eine derart hohe Abschalttrate verursachen, dass die Möglichkeit besteht, dass während eines Fluges mehr als ein Triebwerk abgeschaltet wird

- (i) Schub in einer anderen als vom Piloten angeforderter Richtung oder Funktionsausfall bzw. unbeabsichtigte Funktion des Schubumkehrsystems
- (j) deutlich fehlende Reaktion auf die Gashebelbewegungen des Piloten bei einmotorigen Luftfahrzeugen
- (k) Funktionsausfall oder unbeabsichtigte Funktion eines Triebwerksbegrenzers oder Steuergeräts im Bedarfsfall
- (l) erhebliche Überschreitung der Triebwerksparameter
- (m) Unmöglichkeit, ein Triebwerk durch normale Verfahren abzuschalten oder Leistung, Schub oder Drehzahl zu regeln
- (n) Unmöglichkeit, ein funktionsfähiges Triebwerk wieder zu starten

b) Propeller und Getriebe

- (1) Schäden oder Mängel, die zum vollständigen oder teilweisen Ablösen eines Blatts und/oder zu erheblichen Vibrationen führen können
- (2) Schäden oder Mängel an Propellergetriebe/-anbringung, die zum Ablösen des Propellers während des Flugs und/oder zu Fehlfunktionen der Propellersteuerung führen könnten
- (3) Einschalten der Schubumkehr zum falschen Zeitpunkt
- (4) Automatische Verstellung von Segelstellung oder Anstellwinkel zum falschen Zeitpunkt
- (5) erhebliche Drehzahlüberschreitung
- (6) Ausfall der Einstellmöglichkeit für den Anstellwinkel

c) Hilfskraftturbinen

- (1) Abschaltung der Hilfskraftturbine, wenn diese gemäß Mindestausrüstungsliste verwendet wird
- (2) Unmöglichkeit der Abschaltung der Hilfskraftturbine
- (3) erhebliche Drehzahlüberschreitung
- (4) Unmöglichkeit, die Hilfskraftturbine anzulassen, wenn sie für den Luftfahrzeugbetrieb benötigt wird

xi) Langstreckenflüge mit zweimotorigen Flugzeugen (ETOPS)

- a) Ausfall eines Hydrauliksystems
- b) Ausfall eines Nebenluftsystems
- c) Fehler oder Fehlfunktion, durch die der ordnungsgemäße ETOPS-Betrieb beeinträchtigt werden könnte

xii) Sonstige Ereignisse

- a) Ereignisse, die normalerweise nicht als meldepflichtig gelten (z.B. Innenausstattung und Kabinenausrüstung, Wassersysteme, Gegenstände der Mindestausrüstungsliste), falls die

Umstände des Ereignisses zu einer Gefährdung des Luftfahrzeugs oder seiner Insassen geführt haben

- b) Brand, Explosion, Rauch oder toxische oder schädliche Dämpfe
- c) Sonstige Ereignisse, die zu einer Gefährdung des Luftfahrzeugs führen können oder die Sicherheit der Insassen des Luftfahrzeugs oder von Menschen oder Gegenständen in der Nähe des Luftfahrzeugs oder am Boden gefährden können
- d) Ausfall oder Mängel der Kabinen-Lautsprechanlage, sodass Fluggastdurchsagen nicht möglich oder unhörbar sind
- e) Ausfall der Pilotensitzregelung während des Flugs

C) INSTANDHALTUNG UND INSTANDSETZUNG DER LUFTFAHRZEUGE

- xiii) Falsche Montage von Teilen oder Komponenten des Luftfahrzeugs, die bei einem nicht speziell für diesen Zweck vorgesehenen Inspektions- oder Prüfverfahren festgestellt wird
- xiv) Heißluftleck, das zu Schäden an der Struktur führt
- xv) Schäden, die eine Aussonderung des Teils bedingen und an einem lebenszeitbegrenzten Teil vor Erreichen der vollen Teilebensdauer festgestellt werden
- xvi) Schäden oder Beeinträchtigungen (z.B. Brüche, Risse, Korrosion, Delamination, Ablösung usw.), gleich welcher Ursache (z.B. Flattern, Steifigkeitsverluste oder strukturelle Schäden), an
 - a) der primären Struktur oder einem grundlegenden Strukturelement (gemäß Festlegung im Instandsetzungshandbuch des Herstellers), wenn sie die gemäß Instandsetzungshandbuch zulässigen Grenzen überschreiten und eine Instandsetzung oder einen teilweisen oder vollständigen Austausch des Elements erforderlich machen;
 - b) der sekundären Struktur, die in der Folge das Luftfahrzeug gefährdet haben oder hätten gefährden können
 - c) Triebwerk, Propeller oder Hubschrauber-Rotorsystem
- xvii) Ausfall, Fehlfunktion oder Mängel an einem System oder Ausrüstungsteil oder Schäden oder Beeinträchtigungen, die aufgrund der Ausführung einer Lufttüchtigkeitsanweisung oder einer anderen verbindlichen Anweisung einer Aufsichtsbehörde festgestellt werden, sofern
 - a) sie zum ersten Mal von dem Betreiber oder der ausführenden Stelle festgestellt werden
 - b) bei einer nachfolgenden Ausführung der Anweisungen die darin angegebenen zulässigen Grenzen überschritten werden und/oder veröffentlichte Reparatur-/Abhilfeverfahren nicht verfügbar sind. Beispielsweise ist eine Meldung erforderlich, wenn der festgestellte Zustand einen Antrag bei der Behörde des Entwurfsstaats oder bei der Aufsichtsbehörde auf eine Heraufsetzung der Grenzwerte und/oder besondere Reparatur-/Abhilfeverfahren erfordert
- xviii) Ausfälle oder Mängel an lebenszeitbegrenzten Teilen oder "kritischen Elementen" von Drehflüglern (gemäß Festlegung in den Herstellerhandbüchern)
- xix) Nicht ordnungsgemäße Funktion von Notfallsystemen oder Notfallausrüstungen, einschließlich der Ausstiegstüren und Beleuchtung, auch bei Benutzung zu Instandhaltungs- oder Prüfzwecken
- xx) Nichteinhaltung oder erhebliche Fehler bei der Einhaltung der vorgeschriebenen Instandhaltungsverfahren

D) FLUGVERKEHRSDIENSTE, EINRICHTUNGEN UND BODENDIENSTE

xxi) Flugverkehrsdienste

- a) In erheblichem Maße unzutreffende, unzureichende oder irreführende Informationen aus einer Informationsquelle am Boden, z. B. ATC, ATIS, Wetterdienst, Navigationsdatenbanken, Karten, Handbücher usw.
- b) Flugführung unter Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Bodenfreiheit
- c) Angabe einer unzutreffenden Höhenmessereinstellung
- d) Unzutreffende Übermittlung, Entgegennahme oder Auslegung wichtiger Mitteilungen, wenn hieraus eine Gefahrensituation entsteht
- e) Abstand zwischen Luftfahrzeugen geringer als in der betreffenden Situation vorgeschrieben
- f) Nicht genehmigter Einflug in kontrollierten Luftraum jeglicher Art
- g) Nicht genehmigter oder unzulässiger Funkverkehr
- h) Ausfall der Boden- oder Satelliteneinrichtungen der Flugverkehrsdienste
- i) Größere Schäden oder erhebliche Abnutzung der Bewegungsflächen des Flugplatzes
- j) Bewegungsflächen des Flugplatzes durch Luftfahrzeuge, Fahrzeuge, Tiere oder Fremdkörper versperrt, was zu einer gefährlichen oder potentiell gefährlichen Situation führt
- k) Gefährliche Situation durch fehlerhafte oder unzureichende Markierung von Hindernissen oder Gefahren auf Bewegungsflächen des Flugplatzes

xxii) Flugplätze und Flugplatzeinrichtungen

- a) Ausfall, erhebliche Fehlfunktion oder Nichtverfügbarkeit der Flugplatzbefeuerung
- b) Erhebliche Verunreinigung der Struktur, Systeme oder Ausrüstung von Luftfahrzeugen durch die Beförderung von Gepäck oder Fracht
- c) Falsche Beladung mit Fluggästen, Gepäck oder Fracht, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung bezüglich der Massenverteilung und Schwerpunktlage des Luftfahrzeugs führen kann
- d) Falsches Verladen von Gepäck (einschließlich Handgepäck) oder Fracht, wodurch das Luftfahrzeug, seine Ausrüstung oder Insassen gefährdet oder die Notevakuierung behindert werden kann
- e) Unsachgemäßes Verladen von Frachtcontainern oder sonstigen größeren Frachtstücken
- f) Beförderung oder beabsichtigte Beförderung von gefährlichen Gütern unter Verstoß gegen die geltenden Vorschriften, einschließlich falscher Kennzeichnung und Verpackung von gefährlichen Gütern

xxiii) Fluggäste/Gepäck/Fracht

- a) Kollision eines nichtstationären Luftfahrzeugs mit einem anderen Luftfahrzeug, Fahrzeug oder sonstigen Gegenstand am Boden
- b) Austritt erheblicher Mengen Treibstoff während des Betankens

c) Betankung mit falschen Treibstoffmengen, die erhebliche Auswirkungen auf die Flugdauer, Leistung, Schwerpunktage oder strukturelle Festigkeit des Luftfahrzeugs hat

d) Betankung mit verunreinigtem oder falschem Treibstoff oder mit verunreinigten oder falschen sonstigen Betriebsflüssigkeiten/Gasen (einschließlich Sauerstoff und Trinkwasser)

xxiv) **Bodenabfertigung des Luftfahrzeugs**

a) Ausfall, Fehlfunktion oder Mängel von Ausrüstungen am Boden, die zur Prüfung von Luftfahrzeugsystemen und -ausrüstungen verwendet werden, falls bei den erforderlichen Routineinspektions- und -prüfverfahren das Problem nicht eindeutig zu erkennen war und dies zu einer Gefahrensituation führt

b) Nichteinhaltung oder erhebliche Fehler bei der Einhaltung vorgeschriebener Abfertigungsverfahren

ANHANG II

In den folgenden Abschnitten sind Beispiele für meldepflichtige Ereignisse entsprechend der Anwendung der allgemeinen Kriterien für spezifische Systeme in Anhang I, B. ix) aufgeführt.

- (1) Klima-/Lüftungsanlage
 - (a) vollständiger Ausfall der Avionikkühlanlage
 - (b) Druckabfall
- (2) Automatisches Flugsteuerungssystem
 - (a) Automatisches Flugsteuerungssystem geht nach dem Einschalten nicht in den vorgesehenen Betriebsmodus über
 - (b) von der Flugbesatzung gemeldete erhebliche Schwierigkeiten bei der Beherrschung des Luftfahrzeugs in Verbindung mit der Funktion des automatischen Flugsteuerungssystems
 - (c) Ausfall einer Abschaltvorrichtung für das automatische Flugsteuerungssystem
 - (d) unerwarteter Betriebsmoduswechsel des automatischen Flugsteuerungssystems
- (3) Kommunikation
 - (a) Ausfall oder Mängel der Kabinen-Lautsprechanlage, sodass Fluggastdurchsagen nicht möglich oder unhörbar sind
 - (b) Gesamtausfall des Kommunikationssystems während des Flugs
- (4) Elektrische Anlage
 - (a) Ausfall eines Verteilersystems der elektrischen Anlage (AC oder DC)
 - (b) Totalausfall oder Ausfall von mehr als einem Elektrogeneratorsystem
 - (c) Ausfall des Reserve- (Notfall-) Elektrogeneratorsystems
- (5) Cockpit/Kabine/Frachträume
 - (a) Ausfall der Pilotensitzverstellung während des Flugs
 - (b) Ausfall eines Notfallsystems oder -ausrüstungsteils, einschließlich der Notausstiegs-Signalanlage, aller Ausstiegstüren, der Notbeleuchtung usw.
 - (c) Ausfall der Haltevorrichtungen des Frachtladesystems
- (6) Brandschutzanlage
 - (a) Brandalarme, mit Ausnahme der sofort als falsch bestätigten Alarmer

- (b) nicht erkannter Ausfall oder Mangel der Brand-/Rauchmelde- bzw. Brand-/Rauchschutzanlage, der zum Ausfall bzw. zur Funktionseinschränkung der Brandmelde- bzw. Brandschutzanlage führen könnte
 - (c) Ausbleiben einer Brandmeldung bei einem tatsächlich ausgebrochenen Brand
- (7) Flugsteuerung
- (a) Asymmetrie der Landeklappen, Vorflügel, Störklappen usw.
 - (b) Eingeschränkte Beweglichkeit, Schwergängigkeit oder schlechtes oder verspätetes Ansprechen bei der Betätigung primärer Flugsteuerungssysteme oder deren zugehöriger Feststellsysteme
 - (c) selbständiges Bewegen der Steuerorgane
 - (d) von der Flugbesatzung wahrgenommene Vibrationen an den Steuerorganen
 - (e) Lösen oder Ausfall der mechanischen Flugsteuerung
 - (f) Erhebliche Beeinträchtigung der normalen Steuerung des Luftfahrzeugs oder Verschlechterung der Flugeigenschaften
- (8) Treibstoffanlage
- (a) Fehlfunktion am Treibstoffmengen-Anzeigesystem, die zum Totalausfall der Anzeige oder zur Fehlanzeige der mitgeführten Treibstoffmenge führt
 - (b) Treibstoffaustritt, der zu größerem Treibstoffverlust, Brandgefahr oder erheblicher Verunreinigung geführt hat
 - (c) Fehlfunktion oder Mängel des Treibstoffablasssystems, die zum unbeabsichtigten Verlust einer erheblichen Treibstoffmenge, zu Brandgefahr oder gefährlicher Verunreinigung der Luftfahrzeugausrüstung geführt oder das Ablassen von Treibstoff unmöglich gemacht haben
 - (d) Fehlfunktionen oder Mängel des Treibstoffsystems, die erhebliche Auswirkungen auf die Treibstoffversorgung und/oder -verteilung hatten
 - (e) Unmöglichkeit, die gesamte nutzbare Treibstoffmenge umzupumpen oder zu verbrauchen
- (9) Hydraulik
- (a) Ausfall eines Hydrauliksystems (nur ETOPS-Betrieb)
 - (b) Funktionsausfall des Isolationssystems
 - (c) Ausfall von mehr als einem Hydraulikkreis
 - (d) Ausfall des Hydraulik-Reservesystems
 - (e) unbeabsichtigtes Ausfahren der durch den Fahrtwind angetriebenen Turbine

(10) Vereisungsmelde-/schutzsystem

- (a) nicht erkannter Ausfall oder Leistungsminderung des Vereisungsschutz-/Enteisungssystems
- (b) Ausfall von mehr als einem Sondenbeheizungssystem
- (c) Unmöglichkeit einer symmetrischen Tragflügelenteisung
- (d) anormale Eisablagerungen und dadurch erhebliche Beeinträchtigung von Leistung oder Flugeigenschaften
- (e) erhebliche Beeinträchtigung der Sicht der Besatzung

(11) Anzeige-/Warn-/Aufzeichnungssysteme

- (a) Fehlfunktion oder Mangel an einem Anzeigesystem, wenn die Möglichkeit besteht, dass die Besatzung auf Grund erheblicher Anzeigefehler an wesentlichen Systemen falsche Maßnahmen ergreift
- (b) Ausfall der roten Warnfunktion eines Systems
- (c) Ausfall oder Fehlfunktion von Aufzeichnungssystemen (FDR, CVR)
- (d) bei Glascockpits: Ausfall oder Fehlfunktion von mehr als einem Anzeigeschirm oder Computer für eine Anzeige-/Warnfunktion

(12) Fahrwerk/Bremsen/Reifen

- (a) Brand an der Bremsanlage
- (b) erheblicher Bremswirkungsverlust
- (c) unsymmetrische Bremswirkung, die zu erheblichen Abweichungen von der vorgesehenen Bahn führt
- (d) Ausfall des schwerkraftgetriebenen Fahrwerksystems (einschließlich bei planmäßigen Tests)
- (e) unbeabsichtigtes Ausfahren/Einfahren von Fahrwerk oder Fahrwerksklappen
- (f) Platzen mehrerer Reifen

(13) Navigationssysteme (einschließlich Präzisionsanflugssysteme) und Luftdatensysteme

- (a) Ausfall oder Versagen mehrerer Navigationsgeräte
- (b) Totalausfall oder Versagen mehrerer Luftdatensystemgeräte
- (c) stark irreführende Anzeigen

(14) Sauerstoff

- (a) Luftfahrzeuge mit Druckkabine: Ausfall der Sauerstoffversorgung im Cockpit

- (b) Ausfall der Sauerstoffversorgung einer erheblichen Anzahl Fluggäste (mehr als 10 %), einschließlich der Fälle, in denen dies bei Instandhaltungs-, Schulungs- oder Prüfmaßnahmen festgestellt wird

(15) Nebenluftsystem

- (a) Heißluftleck, das zu einer Brandmeldung oder zu Strukturschäden führt
- (b) Ausfall sämtlicher Nebenluftsysteme
- (c) Ausfall des Nebenluftleck-Meldesystems

FINANZBOGEN

1. BEZEICHNUNG DER MASSNAHME

VORSCHLAG FÜR EINE RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
ÜBER DIE MELDUNG VON EREIGNISSEN IN DER ZIVILLUFTFAHRT

2. HAUSHALTSLINIE(N)

Bis zum Ende des Jahres 2002 werden sich die Ausgaben der Gemeinsamen Forschungsstelle (JRC) unter dem Fünften Rahmenprogramm auf insgesamt 1,7 M Euro belaufen; zusätzliche Ausgaben werden vom Haushalt der DG TREN für wettbewerbsorientierte Tätigkeiten sowie A.07031 und B2-7020 gedeckt.

Nach 2002 werden die Gemeinsame Forschungsstelle und die GD TREN die Lage auf Grund der Möglichkeiten welche unter dem eventuellen Sechsten Rahmenprogramm angeboten werden, erneut analysieren, mit der Aussicht Ausgaben zusätzlich zu denjenigen der GD TREN unter A.07031 und B2-7020, bereitzustellen.

3. RECHTSGRUNDLAGE

Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag

4. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME

4.1 Allgemeines Ziel der Maßnahme

Es soll ein Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt geleistet werden, indem gewährleistet wird, dass sicherheitsrelevante Informationen gemeldet, erfasst, gespeichert, geschützt und verbreitet werden, um deren wirksame Auswertung und Kontrolle zu fördern. Es wird ein Netz nationaler Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse auf der Grundlage des ECCAIRS-Systems, das von der Gemeinsamen Forschungsstelle in Ispra entwickelt wurde, gebildet und die Schaffung von Systemen zur Erfassung vertraulicher Meldungen auf regionaler oder subregionaler Basis gefördert, sofern diese die operationellen Anforderungen der Kommission erfüllen.

4.2 Dauer und Bestimmungen über eine eventuelle Verlängerung

unbefristet

5. EINSTUFUNG DER AUSGABEN/EINNAHMEN

5.1 Nichtobligatorische Ausgaben (NOA)

5.2 Getrennte Mittel (GM)

6. ART DER AUSGABEN/EINNAHMEN

Jeder Mitgliedstaat errichtet sein eigenes System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse und übermittelt Informationen an die ECCAIRS-Datenbank. Das ECCAIRS-System wird in der Entwicklungsphase von der Gemeinsamen Forschungsstelle in Ispra betrieben, gepflegt und technisch auf dem neuesten Stand gehalten werden müssen. Bislang wurde die Entwicklung von ECCAIRS im Rahmen der Haushaltslinie B6-792 finanziert, doch hat die Streichung dieser Haushaltslinie die GFS dazu veranlasst, die Fortsetzung dieser Tätigkeit innerhalb des 5. Rahmenprogramms zu beantragen. In den Jahren 2001 und 2002 wird die GFS unter dem Fünften Rahmenprogramm 1.7 M Euro für das ECCAIRS Programm bereitstellen und der Kostenausgleich wird von der GD TREN übernommen. Künftig werden die Gemeinsame Forschungsstelle und die GD TREN die Lage auf Grund der Möglichkeiten, welche unter dem eventuellen Sechsten Rahmenprogramm angeboten werden, erneut analysieren, mit der Aussicht zusätzliche Mittel zu den von der GD TREN vorgesehenen Ausgaben für Transportsicherheit und wettbewerbsorientierte Tätigkeiten, bereitzustellen.

Auf regionaler oder subregionaler Ebene werden Systeme für vertrauliche Meldungen von unabhängigen Stellen, die über Kompetenz im Bereich der Flugsicherheit verfügen, geschaffen und sich im wesentlichen mit Ereignissen befassen, die mit menschlichen Faktoren im Zusammenhang stehen. Im Hinblick auf ihre Unabhängigkeit und wegen der fehlenden Gewinnerzielungsabsicht erfordern diese im allgemeinen Interesse liegenden Tätigkeiten, die den europäischen Flugreisenden und Flughafenarrainern zugute kommen, eine finanzielle Unterstützung.

7. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

7.1 Berechnung der Gesamtkosten der Maßnahme (Einzel- und Gesamtkosten)

In der Tabelle in Abschnitt 7.2 wurden die Personalkosten der GFS für die institutionelle Unterstützung zugrunde gelegt: 205.000 € pro Jahr für Personal der Besoldungsstufen A6 and B2 und 120.000 € für das Sekretariat.

Die Beraterkosten werden auf Grund der Erfahrungen in den Pilotphasen des ECCAIRS-Projekts auf rund 500 € pro Tag geschätzt.

Die Systempflege umfasst die Kosten für Wartungsverträge sowie den Ersatz ausgemusterter Ausrüstung und die Erweiterung der Datenbank-Hardware und -Software, die für die zentrale Speicherung zusätzlicher Informationen erforderlich ist.

„Verbrauchsgüter, ... Literatur“ umfasst alle laufenden Kosten, die nicht unter die Systempflege fallen. Für Durchführbarkeitsstudien und/oder Prototypen sind gelegentlich größere Ausgaben zu tätigen.

Da davon ausgegangen wird, dass die anfängliche DV-Umgebung für die Tätigkeit vorhanden ist (als Ergebnis der vorhergehenden ECCAIRS-Projekte), werden die laufenden Kosten über die Jahre als konstant angesetzt.

In der Tabelle in Abschnitt 7.3 schließen die Kosten zum einen die finanzielle Unterstützung für Systeme zur Erfassung vertraulicher Meldungen ein und decken zum anderen Workshops/Konferenzen, die für die EU-Behörden organisiert werden, Aus- und Weiterbildung des betreffenden Personals, die Veröffentlichung von Jahresberichten über die Tätigkeit und die erzielten Ergebnisse sowie die Heranziehung externer Sachverständiger zur Begutachtung der Prozesse und Ergebnisse des zentralen ECCAIRS-Büros.

7.2 Aufschlüsselung nach Kostenelementen

Verpflichtungsermächtigungen in Mio. EURO (jeweilige Preise)

Aufschlüsselung	Jahr 2001	2002	Ins-gesamt
Projektkoordinator (Vollzeit) GFS, A6-8, B1-2	0,205	0,205	0,41
Verantwortlicher für die Datenintegration (Vollzeit) GFS, A6-8, B1-2	0,205	0,205	0,41
Verantwortlicher für die Anwendungsentwicklung (Vollzeit) GFS, A6-8, B1-2	0,205	0,205	0,41
Verantwortlicher für die Datenanalyse (Vollzeit) GFS, A6-8, B1-2	0,205	0,205	0,41
Sekretariatsdienste (halbe Stelle) GFS, C-D	0,06	0,06	0,12
Berater Anwendungs- entwicklung, 200 Tage	0,1	0,1	0,2
Berater Anwendungspflege, 200 Tage	0,1	0,1	0,2
Systempflege einschl., Erweiterungen und Upgrades	0,1	0,1	0,2
Verbrauchsgüter, Software- kauf, Bücher, Literatur	0,1	0,1	0,2
Insgesamt	1,28	1,28	2,56

7.3 Ausgaben für Studien, Sachverständige usw. im Rahmen von Teil B des Haushaltsplans

Verpflichtungsermächtigungen in Mio. EURO (jeweilige Preise)

	Jahr 2001	2002	Ins- gesamt
– Sitzungen von Sachverständigen, Konferenzen und Veröffentlichungen	0,1	0,1	0,2
– Finanzielle Unterstützung von Systemen zur Erfassung vertraulicher Meldungen	0,4	0,7	1,1
Insgesamt	0,5	0,8	1,3

7.4 Fälligkeitsplan für Verpflichtungs- und Zahlungsermächtigungen

Mio. EURO

	Jahr 2001	2002	Ins- gesamt
Verpflichtungs- ermächtigungen	1,78	2,08	3,86
Zahlungsermächtigungen			
Jahr n	0,514	0,614	1,128
n+1	0,752	0,852	1,604
n+2	0,514	0,614	1,128
n+3			
n+4			
n+5 und Folgejahre			
Insgesamt	1,78	2,08	3,86

8. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Kontrolle auf der Grundlage von Belegen durch die zuständigen Dienststellen der Kommission und gegebenenfalls Kontrollen vor Ort.

9. ANGABEN ZUR KOSTEN-WIRKSAMKEITS-ANALYSE

9.1 Quantifizierbare Einzelziele; Zielgruppen

– Es soll ein Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt geleistet werden, indem ein System zur Erfassung von Ereignismeldungen geschaffen wird. Jeder Mitgliedstaat errichtet sein eigenes System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse und übermittelt Informationen an die ECCAIRS-Datenbank. Die aggregierten Informationen werden zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten ausgetauscht, um lang- und mittelfristige Sicherheitsstrategien auf der Grundlage festgestellter Trends festlegen, Abhilfemaßnahmen bei erkannten Mängeln ergreifen und auf sich abzeichnende Gefahren schnell reagieren zu können. Ausgewählte Informationen werden außerdem von Fall zu Fall anderen Akteuren im Bereich der Luftverkehrssicherheit (Wissenschaftlern, Herstellern, Betreibern, Flugzeugführern usw.) in dem jeweils nötigen Umfang zur Verfügung gestellt, falls sie diese zur Verbesserung des Sicherheitsniveaus nutzen können. Auf regionaler oder subregionaler Ebene werden sich Systeme für vertrauliche Meldungen im wesentlichen mit Ereignissen befassen, die mit menschlichen Faktoren im Zusammenhang stehen und ansonsten nicht gemeldet würden.

– Generelles Ziel ist die Verbesserung der Sicherheit, was als Hauptzielgruppe der Gesamtheit der Flugreisenden in Europa und der Bevölkerung in der Nähe von Flughäfen zugute kommen wird.

9.2 Begründung der Maßnahme

Der Luftverkehr ist unbestritten einer der sichersten Verkehrsträger. Nach übereinstimmender Ansicht der Sicherheitsfachleute bleibt die Unfallrate insgesamt aber gleich, sodass der Zuwachs beim Luftverkehr zu einem Anstieg der absoluten Zahl tödlicher Unfälle führen wird, wenn keine Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit ergriffen werden. Es ist daher nötig, neue Wege zur Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr zu beschreiten. Da Unfälle nicht durch eine einzige Ursache, sondern in der Regel durch eine Reihe von Faktoren verursacht werden, wird ein besseres Verständnis von Ereignissen dazu beitragen, einige Unfallursachen auszuschalten und damit Unfälle zu vermeiden.

Die Gemeinschaft wird auf zweierlei Weise zur Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt beitragen: – Zum Einen werden diejenigen Mitgliedstaaten, die keine Sicherheitsinformationen sammeln, dazu angehalten, ein nationales System einzurichten, und es wird ein Austausch dieser Informationen durch das ECCAIRS-System ermöglicht. Dies wird auf Grund der besseren Erkennung von Gefahrensituationen eine Multiplikatorwirkung haben. Die Erfahrung hat gezeigt (siehe z.B. den Untersuchungsbericht über den Unfall eines Airbus A320 am Mont Sainte Odile am 20.1.1992), dass in einem Mitgliedstaat gesammelte Informationen über Vorfälle in anderen Mitgliedstaaten nicht bekannt waren, eine solche Kenntnis aber zur Verhütung von Unfällen beitragen kann. – Zum Zweiten werden die rechtlichen und finanziellen Bedingungen geschaffen, um die Einrichtung von Systemen zur Erfassung vertraulicher Meldungen zu ermöglichen, mit denen das Wissen zu Humanfaktoren verbessert wird, die in gewissem Umfang bei rund 80 % aller Luftfahrtunfälle eine Rolle spielen.

9.3 Follow-up und Bewertung der Maßnahme

Da wegen verschiedener Initiativen auf allen Ebenen des Luftverkehrs von einem Rückgang der Unfallrate auszugehen ist, muss sich die Bewertung des Erfolgs dieser Maßnahme der Gemeinschaft auf andere Maßzahlen stützen, z.B. den Anstieg des Meldeaufkommens der Mitgliedstaaten, die Zahl der auf Grund der Auswertung ausgetauschter Informationen herausgegebenen Sicherheitsempfehlungen und die Zahl der Informationsanforderungen aus Kreisen der mit der Luftverkehrssicherheit Befassten.

Diese Maßzahlen könnten im Rahmen des regelmäßig entsprechend der Forderung des Rates „Verkehr“ vom 17. Juni 1998 herausgegebenen Verkehrssicherheitsberichts veröffentlicht werden.

Es ist nicht möglich, den Sicherheitsnutzen eines solchen Systems zu quantifizieren (und z.B. die Zahl der verhinderten Unfälle anzugeben), doch kann die Kostenwirksamkeit anhand tatsächlicher Zahlen für einen einzigen Unfall eines Großraumflugzeugs beurteilt werden: Die direkten Kosten werden auf 650 M€ geschätzt (Wert des Flugzeugs, Haftungsansprüche, Such- und Rettungsmaßnahmen, Bergung und Unfalluntersuchung, Aufräumarbeiten), wobei eine große Luftverkehrsgesellschaft weitere 400 M€ an indirekten Kosten zu tragen hätte (Nutzungsausfall eines Flugzeugs, höhere Versicherungsprämien, Ertragseinbußen auf Grund des Vertrauensverlusts bei den Fluggästen) (Quelle: 3. GAIN-Weltkonferenz, 3.-5. November 1998). Die Kosten eines größeren Unfalls würden sich somit auf das 500-fache der jährlichen laufenden Kosten nach Abschnitt 7 belaufen.

10. VERWALTUNGS-AUSGABEN (TEIL A DES EINZELPLANS III DES GESAMTHAUSHALTSPLANS)

Die Bereitstellung der erforderlichen Verwaltungsmittel erfolgt nach Maßgabe des jährlichen Beschlusses der Kommission über die Zuteilung der Ressourcen unter Berücksichtigung der von der Haushaltsbehörde bewilligten zusätzlichen Planstellen und Haushaltsmittel.

10.1 Auswirkung auf den Personalbestand

Art der Stellen		Für die Durchführung der Maßnahme erforderliches Personal		davon		Dauer
		Dauer-Planstellen	Planstellen auf Zeit	Personal der GD bzw. des Dienstes	Zusätzliches Personal	
Beamte oder Bedienstete auf Zeit	A	1/2		1/2		unbefristet
	B	1/4		1/4		unbefristet
	C					
Sonstige personelle Mittel						
Insgesamt		3/4		3/4		

Für das zusätzliche Personal ist die zeitliche Planung des Einsatzes anzugeben.

10.2 Gesamtkosten für zusätzliches Personal

in EUR

	Betrag	Berechnung
Beamte	81.000	3/4 Mann/Jahr x 108.000 EUR = 81.000 EUR/Jahr, Gruppen A1, A2, A4 und A7
Bedienstete auf Zeit		
Sonstige personelle Mittel (Angabe der Haushaltslinie)		
Insgesamt	81.000	

Handelt es sich um eine befristete Maßnahme, drücken die angegebenen Beträge die Kosten für die Gesamtlaufzeit der Maßnahme aus; bei unbefristeten Maßnahmen sind die Kosten für 12 Monate anzugeben.

10.3 Sonstige Mehrausgaben für Verwaltung und Dienstbetrieb

in EUR

Haushaltslinie	Betrag	Berechnung
A.07031 (obligatorische Ausschüsse)	19.500	2 Sitzungen des Ausschusses mit 15 nationalen Sachverständigen, Kosten jeweils durchschnittlich 650 EUR je Sachverständigen
Insgesamt	19.500	

Handelt es sich um eine befristete Maßnahme, drücken die angegebenen Beträge die Kosten für die Gesamtlaufzeit der Maßnahme aus; bei unbefristeten Maßnahmen sind die Kosten für 12 Monate anzugeben.

Beschluss
des Bundesrates

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt

KOM (2000) 847 endg.; Ratsdok. 5230/01

Der Bundesrat hat gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG von der Vorlage Kenntnis genommen.

Der Beschluss ist gemäß § 35 GO BR gefasst worden.