

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

Entschließung zur Verbesserung der Flugüberwachung

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT —

in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Regionalpolitik, Raumordnung und Verkehr und der Stellungnahmen des Ausschusses für Energie und Forschung und des Ausschusses für Wirtschaft und Währung (Dok. 49/78),

unter Hinweis auf seine früheren Entschließungen zum Luftverkehr¹⁾, seine Verhandlungen vom 12. November 1975²⁾ und 15. Oktober 1976³⁾, sowie den Bericht (Dok. 195/72),

in dem Bewußtsein, daß der Luftverkehr derzeit in Europa mit einem verhältnismäßig hohen Maß an Sicherheit abläuft,

in der Feststellung, daß es noch Möglichkeiten zur Verbesserung der Sicherheitsstandards in den wirtschaftlichen und technischen Grenzen gibt, die letzten Endes gelten,

in dem Bestreben, die Gefahren eines Zusammenstoßes in der Luft mit allen geeigneten Mitteln auf ein Minimum zu beschränken —

1. ist darüber beunruhigt, daß die rasche Zunahme des internationalen Luftverkehrs und die Notwendigkeit der Bewältigung anderer Verkehrsarten wie des militärischen und privaten Flugverkehrs schwerwiegende Kapazitätsprobleme aufwirft, die eine geordnete und rasche Abwicklung des Luftverkehrs unter angemessenen Sicherheitsbedingungen erschweren können. Diese Probleme, die grundsätzlich auf die Enge des vorhandenen Luftraums zurückzuführen sind, sind in den Teilen Westeuropas mit großer Luftverkehrsdichte besonders akut;

¹⁾ ABl. EG Nr. C 19 vom 12. April 1973, S. 51, und ABl. EG Nr. C 280 vom 8. Dezember 1975, S. 24

²⁾ ABl. EG Anhang Nr. 196, S. 138

³⁾ ABl. EG Anhang Nr. 207, S. 250

2. verweist auf die starke Erhöhung der Betriebskosten und die Treibstoffvergeudung und die erheblichen Unannehmlichkeiten für die Reisenden, die durch die auf diese Kapazitätsbeschränkungen zurückzuführenden Streichungen und Verzögerungen im Luftverkehr entstehen;
3. hält deshalb energische Maßnahmen für unerlässlich, die die volle Auslastung der gegenwärtig vorhandenen Kapazitäten und insbesondere eine zufriedenstellendere Nutzung der bestehenden Flugdienste und Flugplätze gestatten;
4. begrüßt die bedeutenden Arbeiten, die in letzter Zeit auf dem Gebiet der wissenschaftlichen und technologischen Forschung im Hinblick auf die Entwicklung und die Einführung von Systemen zur sicheren Vermeidung von Flugzeugzusammenstößen unternommen wurden, und ist der Ansicht, daß diese Forschungsarbeiten fortgeführt und gefördert werden sollten, wobei es jedoch betont, daß die Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der Kosten für Erforschung, Erprobung und Herstellung der verschiedenen technologischen Systeme zur Vermeidung von Flugzeugunfällen veranschlagt werden muß;
5. ist überzeugt, daß Anstrengungen unternommen werden müssen, um die Produkte der europäischen Luftfahrt- und Elektronikindustrie, insbesondere was die Flugsicherungssysteme anbelangt, auf dem Weltmarkt konkurrenzfähiger und attraktiver zu machen;
6. unterstreicht, wie wichtig es ist, eine Kompatibilität der für die Flugüberwachung benutzten oder eventuell zu verwendenden Ausrüstungen im Hinblick auf eine künftige Normung zu erreichen, die eine bessere Rentabilität und eine größere Wirksamkeit ermöglicht. Dies ist insbesondere von Bedeutung angesichts der verstärkten Automatisierung und der Einführung von Datenübertragungsverbindungen zwischen Flugsicherungszentren;
7. ist der Ansicht, daß die staatlichen und nicht-staatlichen internationalen Gremien, die zur Zeit eine Untersuchung über die Probleme der Abwicklung des Luftverkehrs durchführen, ihre Bemühungen fortsetzen und intensivieren sollten, um den bestmöglichen Einsatz der vorhandenen Flugsicherungskapazität zu gewährleisten;
8. ist der Überzeugung, daß eine wirksame Abwicklung des Flugverkehrs auf supranationaler Ebene organisiert werden sollte und daß eine intensive Zusammenarbeit in Europa wegen seiner geographischen Gegebenheiten einem dringenden Gebot entspricht;

9. ist der Ansicht, daß der Flugverkehr auf Mittel- und Langstrecken wahrscheinlich auch in Zukunft weiter ausgebaut werden wird, auf Kurzstrecken der Eisenbahnverkehr jedoch auf einigen Streckenabschnitten, wie z. B. Paris–Lyon, für die ein besserer Ausbau der Verbindungen geplant ist, eine starke Konkurrenz darstellen könnte; hält es deshalb für wünschenswert, den Ausbau des Flug- und Eisenbahnkurzstreckenverkehrs, soweit er gleiche Streckenabschnitte betrifft, bei einer europäischen Planung besser zu koordinieren;
10. fordert die Kommission auf, Möglichkeiten zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Flugüberwachungsbehörden zu untersuchen, deren Endziel die Errichtung eines einzigen europäischen Flugüberwachungssystems sein wird;
11. würdigt die zahlreichen Aktivitäten von Eurocontrol, die zur Verbesserung der Flugüberwachung in einem durch eine sehr große Verkehrsdichte gekennzeichneten Teil des Luftraums beigetragen haben, und unterstreicht die wichtige Rolle, die diese Einrichtung insbesondere auf dem Ausbildungs- und Erprobungssektor spielt, sowie die Rolle, die sie künftig bei der Koordinierung der nationalen Flugüberwachungsdienste spielen sollte;
12. ersucht deshalb die Regierungen der Mitgliedstaaten von Eurocontrol, die Aufgaben und die Verantwortlichkeiten dieser Einrichtung in dem neuen Abkommen festzulegen, das das bestehende und im Jahre 1983 auslaufende Abkommen ablösen wird;
13. bringt seine große Besorgnis über die Trennung zwischen der zivilen und der militärischen Überwachung des Luftraums zum Ausdruck und fordert die betreffenden europäischen Regierungen auf, dort, wo dies noch nicht geschehen ist, die gemeinsame Benutzung ein- und desselben Luftraums durch den zivilen und den militärischen Flugverkehr zu ermöglichen, wobei die Flugüberwachung von gemeinsamen zivilen und militärischen Kontrollstellen wahrgenommen werden soll;
14. ist außerdem der Ansicht, daß es erforderlich sein wird, die durch Windscherung in niedrigen Höhen verursachten Probleme mit Hilfe von Radar zu lösen und die Fluglotsen mit Informationen über die Lage von Schlechtwetterzonen zu versorgen;
15. ersucht darum, daß die Gemeinschaft Maßnahmen ergreift, um der Anwendung der in den verschiedenen Ländern durchgeführten Forschungsarbeiten auf dem Gebiet der künstlichen Auflösung von Nebel auf Flughäfen zusätzlichen Auftrieb zu verleihen;

16. ist der Ansicht, daß Untersuchungen über die Einführung verbesserter Organisations- und Verfahrenstechniken zur Verminderung der Gefahr menschlichen Versagens von Piloten und Flugleitern durchgeführt werden sollten; ist sich der Rückwirkungen automatisierter und moderner Flugüberwachungssysteme auf die Autorität des Piloten bewußt, ist jedoch überzeugt, daß aus praktischer Sicht die letzte Entscheidung weiterhin beim Flugkapitän liegen sollte;
17. ist der Auffassung, daß Maßnahmen zur Untersuchung der Frage zufriedenstellender Beschäftigungsbedingungen und Aufstiegschancen für Fluglotsen ergriffen werden sollten, um die gegenwärtig vorhandenen Auswirkungen von sozialen Auseinandersetzungen zu vermindern und die ständige Verfügbarkeit von ausreichend qualifiziertem Personal als Nachwuchs für diesen Beruf sicherzustellen;
18. ist der Ansicht, daß die betroffenen Staaten die Verfahren für die Meldung und Analyse von Beinahezusammenstößen und anderen offensichtlichen Mängeln der Flugsicherungssysteme verbessern sollten;
19. unterstreicht, daß es als erste parlamentarische Instanz für geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Kontrollnormen eintritt und bedauert, daß das Problem der Flugüberwachung noch nie Gegenstand einer Aktion seitens der Gemeinschaftsinstitutionen war;
20. ersucht seinen Präsidenten, eine Konferenz aller beteiligten Parteien einschließlich des Europarats im Hinblick auf die weitere Behandlung der in dieser Entschließung enthaltenen Empfehlungen einzuberufen;
21. ersucht deshalb den Rat, das Problem der Flugüberwachung gemeinsam mit den Fragen auf dem Gebiet der zivilen Luftfahrt zu behandeln, die zur Zeit im Hinblick auf eine Konzertierung oder eine Aktion innerhalb der Gemeinschaft zu prüfen sind, und zwar in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen internationalen Organisationen, insbesondere mit der ICAO;
22. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie zur Information den nationalen Parlamenten, der ICAO, der ECAC, Eurocontrol, der IATA und anderen interessierten Instanzen zu übermitteln.