

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

Entschließung zur Verbesserung der Abwicklung und Überwachung des Flugverkehrs

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT —

in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Regionalpolitik, Raumordnung und Verkehr (Dok. 106/79),

unter Hinweis auf seine frühere Entschließung¹⁾ und seinen Bericht über die Verbesserung der Flugüberwachung (Dok. 49/78),

nach dem von seinem Ausschuß für Regionalpolitik, Raumordnung und Verkehr am 19. und 20. März in Paris veranstalteten öffentlichen Hearing zu diesem Thema, an dem die einschlägigen internationalen und europäischen Organisationen und Einrichtungen teilnahmen —

1. betont seine Überzeugung, daß die derzeitigen hohen Sicherheitsnormen im europäischen Luftverkehr noch verbessert werden können und daß, insbesondere im Hinblick auf die erwartete Zunahme des Flugverkehrs, in jedem Bereich der Abwicklung des Flugverkehrs alles unternommen werden sollte, um dieses Ziel zu erreichen;
- a) zur allgemeinen Organisation des Luftverkehrs in Europa
2. stellt fest, daß das Luftverkehrssystem in der Gemeinschaft und in ganz Europa unter Mängeln leidet, die zu kostspieligen Verzögerungen und Unterbrechungen sowie Überlastungen sowohl für die Einrichtungen für die Flugüberwachung als auch für die Luftraumbenutzer führen;
3. ist davon überzeugt, daß es aus Sicherheitsgründen und für eine bessere Ausnutzung des verfügbaren Luftraums unumgänglich ist, eine vollständige Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Flugverkehrskontrollstellen sowie eventuell eine Integration der beiden Bereiche herzustellen, und möchte in diesem Zusammenhang auf die von den Eurocontrol-Flugüberwachungszentralen in Maastricht und Karlsruhe angenommene ursprüngliche Lösung hinweisen,

¹⁾ ABl. EG Nr. C 131 vom 5. Juni 1978, S. 31

bei der zivile und militärische Fluglotsen gemeinsam untergebracht sind und dieselben Einrichtungen benutzen;

4. stellt fest, daß nicht überwachte Flugzeuge in einem überwachten Luftraum eine erhebliche Gefährdung der Flugsicherheit darstellen, und empfiehlt deshalb, keine nach Sichtflugregeln (VFR) operierenden Flugzeuge in einem überwachten Luftraum zuzulassen, sondern sie streng auszuschließen, außer wenn der reguläre Flugverkehr etwas anderes zuläßt;
 5. betont, daß zur Vermeidung verhängnisvoller Mißverständnisse bei der Übermittlung von Anweisungen und Informationen zwischen Piloten und Fluglotsen ausschließlich die englische Sprache verwendet werden sollte, daß Fluglotsen und Piloten sich streng an die speziellen Sprechfunk-Redewendungen halten sollten und eine in Gang befindliche Studie zur Erzielung einer größeren Genauigkeit im Vokabular der Flugüberwachung beschleunigt werden sollte; ferner sollte ein verstärkter Einsatz von Anlagen für visuelle Information in Erwägung gezogen werden;
 6. stellt fest, daß mit gewissen Ausnahmen die derzeitigen Zwischenfallmeldesysteme im allgemeinen nicht ausreichend sind, und zwar nicht nur, weil sie nicht obligatorisch sind, sondern weil Fluglotsen und Piloten fürchten, daß offene Meldungen möglicherweise zu Disziplinarmaßnahmen führen; empfiehlt deshalb,
 - i) die Gesetze der Mitgliedstaaten zu harmonisieren, um so zu gewährleisten, daß entschuldbares menschliches Versagen nicht automatisch zu strafrechtlicher Verfolgung führt,
 - ii) bei Zwischenfällen, die die Sicherheit gefährden, so weit wie möglich Anonymität zu gewährleisten und keine unberechtigten Disziplinarmaßnahmen zu treffen,
 - iii) Berichte über Zwischenfälle oder Beinahezusammenstöße vorzuschreiben und allen interessierten Organisationen so bald wie möglich zur Verfügung zu stellen;
 7. dringt darauf, die Verfahren zur Vorausinformation von Piloten und Fluglotsen über gefährliche Wetterbedingungen oder -veränderungen, vor allem über Windscherung, Nebel und Sturm, zu verbessern und bei genauerem Verständnis dieser Faktoren auf den neuesten Stand zu bringen;
- b) zur technologischen Entwicklung*
8. bedauert die unnötige Aufsplitterung der Forschung und Entwicklung im Bereich der Flugüberwachung in Europa und befürwortet im Hinblick darauf, daß die hohen Kosten für Forschung, Erprobung und Entwicklung neuer Verfahren eine gemeinsame Auswahl der Flugüberwachung erfordern, Forschungs- und Entwicklungsvorhaben und eine wirksamere Zusammenarbeit bei vereinbarten Zielsetzungen;

9. stellt fest, daß die Wettbewerbsfähigkeit der entsprechenden europäischen Industriezweige, obwohl sie Material von hoher Qualität für die Flugüberwachung und andere Bereiche der Luftfahrt herstellen können, auf dem Weltmarkt unter einer mangelnden Abstimmung des speziellen Bedarfs der zuständigen europäischen Behörden leidet;
10. ist besorgt über die Gefährdungen und Verzögerungen, die sich aus dieser mangelnden Kompatibilität der Ausrüstungen und Anlagen für die Flugüberwachung in den einzelnen europäischen Ländern ergeben;
11. hebt deshalb hervor, daß die Kommunikation und Kompatibilität sowohl von Einrichtungen für die Flugüberwachung in angrenzenden Flugüberwachungsbereichen als auch eines etwaigen künftigen Boden-Luft-Datenverbindingssystems gewährleistet sein muß; empfiehlt daher, genaue technische Normen als Leitlinien für nationale Verwaltungen und Industriezweige festzulegen;
12. ist der Ansicht, daß die Ausrüstung von Flughäfen und Flugzeugen mit Anlagen für die Instrumentenlandung gefördert werden sollte;
13. stellt mit Genugtuung fest, daß Anlagen zur Erkennung von Windscherung in einigen amerikanischen Flughäfen bald in Betrieb genommen werden, hofft jedoch, daß die Forschung fortgesetzt wird, um die Flugzeuge mit ähnlichen Anlagen auszurüsten;
14. fordert Maßnahmen, mit deren Hilfe die Flughafenanlagen den steigenden Anforderungen des Flugverkehrs gerecht werden können, insbesondere die Unterstützung der Flughafenbehörden bei der vollständigen Ausnutzung der gesamten bestehenden Technologie, die die sichere Bewegung und Erkennung von Flugzeugen bei unterschiedlichen Wetterbedingungen, wenn sie sich noch auf der Startbahn befinden, erleichtert;

c) zu sozialen Aspekten

15. ist sich des Zusammenhangs zwischen einer hohen Leistung in der Flugüberwachung und befriedigenden sozialen Bedingungen für die Fluglotsen, ihre Assistenten und die Piloten bewußt;
16. ist zutiefst besorgt über die Störungen im westeuropäischen Luftraum, die auf die Unzufriedenheit der Fluglotsen mit ihrer sozialen und beruflichen Lage zurückzuführen sind;
17. betont deshalb, daß die schwerwiegende Verantwortung der Fluglotsen sowie ihre außerordentlich hohe Belastung durch die Art ihrer Tätigkeit gebührende Anerkennung finden müssen, und hält es für unabdingbar, daß sich diese Anerkennung in ihren Arbeitsbedingungen, einschließlich Arbeitszeit, Urlaub und Freizeit, frühzeitigen Ruhestand und angemessenem Gehalt, niederschlagen sollte;
18. fordert die Kommission auf, Wege zur Harmonisierung der für Fluglotsen in der Gemeinschaft geltenden sozialen Bestimmungen zu prüfen;

19. ferner sollten Fluglotsen nicht als nationale Beamte angesehen und bei der Auswahl der von ihnen zu bedienenden Anlagen zu Rate gezogen werden; darüber hinaus sollten ihre Aufstiegschancen verbessert und der beruflichen Fortbildung angesichts der sich aus dem frühzeitigen Ruhestand ergebenden Probleme besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden;
20. ist der Ansicht, daß das Niveau der Anfänger- und Auffrischkurse für Fluglotsen es ihnen ermöglichen sollte, immer schwieriger werdende Situationen zu lösen und die in zunehmendem Maße komplizierten Verfahren in vollem Umfang anzuwenden; eine qualifiziertere Ausbildung könnte ebenfalls zu einer optimalen Nutzung des verfügbaren Luftraums beitragen, selbstverständlich innerhalb der Grenzen der menschlichen Leistungsfähigkeit;

d) zur Abwicklung des Luftverkehrs und zur Zusammenarbeit

21. ist der Ansicht, daß die Abwicklung des Flugverkehrs langfristig zur Anpassung der Kapazitäten an die Anforderungen des Luftverkehrs beitragen sollte – nicht umgekehrt, wie es leider zur Zeit der Fall ist; dabei sollten selbstverständlich Rentabilitätsabwägungen in vollem Umfang berücksichtigt werden;
22. hält es für wünschenswert, daß die vorhandene Kapazität der derzeitigen Einrichtungen für die Flugüberwachung ausgeschöpft wird und daß die tägliche Abwicklung des Flugverkehrs mit Hilfe einer zentralisierten taktischen Flugüberwachung durchgeführt wird;
23. hält es angesichts der derzeitigen mangelnden Kommunikation zwischen einer bestimmten Anzahl von Flugüberwachungszentralen in Westeuropa für wünschenswert, unverzüglich eine Zentrale einzurichten, deren Aufgabe vor allem darin bestünde, die Koordinierung der Informationen über Flugbewegungen zwischen den einzelnen Flugüberwachungszentralen zu verbessern;
24. erkennt die umfassenden Planungsaufgaben an, die die internationale Zivilluftfahrt-Behörde z. Z. wahrnimmt, befürwortet jedoch wegen der mangelnden Integration im Bereich der Abwicklung des Luftverkehrs in Westeuropa die Einrichtung einer einzigen Flugabwicklungsagentur, die für den gesamten europäischen Luftraum zuständig ist und Exekutivbefugnisse im Bereich der lang- und mittelfristigen Planung und für alle Flugüberwachungsanlagen hat;
25. ist der Überzeugung, daß eine solche Agentur mit der amerikanischen Federal Aviation Administration (FAA) (Bundesluftfahrtbehörde) durchaus vergleichbar werden könnte und nicht nur die Sicherheitsnormen erhöhen, sondern auch die Betriebskosten für die Flugüberwachung und die Flugnavigation im allgemeinen senken würde und die Weiterentwicklung des europäischen Flugzeugbaus, der Elektronik- und Avionikindustrie stimulieren und in diesem Be-

reich zu einem wesentlichen Verbindungsglied mit den europäischen Fluggesellschaften und der IATA werden wird;

26. bedauert, daß die Eurocontrol wegen der mangelnden politischen Bereitschaft und trotz ihrer erwiesenen Leistungsfähigkeit und hohen technischen Qualifikation in einem bedeutenden Teil des westeuropäischen Luftraums nicht in der Lage war, die ihr zugedachten Exekutivaufgaben wahrzunehmen;
27. fordert deshalb die Unterzeichner des Eurocontrol-Abkommens auf – in dem Bewußtsein, daß ein solcher Schritt nicht nur von den anderen westeuropäischen Ländern begrüßt werden, sondern sie sicher auch zur Nachahmung anregen würde –, das gegenwärtige Abkommen bei seiner Überprüfung so zu ändern, daß die Eurocontrol die Aufgaben einer solchen „Europäischen Luftverkehrsagentur“, die alle europäischen Staaten umfaßt, wahrnehmen könnte;
28. weist jedoch darauf hin, daß die Kommission und die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft für den Fall, daß – wiederum aufgrund mangelnder politischer Bereitschaft – die gegenwärtigen Unterzeichner des Eurocontrol-Abkommens zu diesem Schritt nicht in der Lage sind, gemeinsam mit regionalen Organisationen von zuständigen internationalen Organen wie der ICAO die Initiative zur Gründung einer solchen Agentur unter Einsatz des derzeitigen Personals, Fachwissens und Materials der Eurocontrol ergreifen sollten;
29. beauftragt seine zuständigen Ausschüsse, die Entwicklungen im Bereich der Flugüberwachung und der Abwicklung des Flugverkehrs weiter zu verfolgen und gegebenenfalls Bericht zu erstatten;
30. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschliebung dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten, dem Europarat, der Westeuropäischen Union, der ICAO, Eurocontrol, IATA und anderen interessierten Organisationen zur Kenntnisnahme zu übermitteln.

