

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

EntschlieÙung zu Sicherheitsmaßnahmen in Flugzeugen

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT —

in Kenntnis des von den Herren Sherlock und Cottrell eingereichten EntschlieÙungsantrags zu Sicherheitsmaßnahmen in Flugzeugen (Dok. 1-701/81),

unter Hinweis auf seine EntschlieÙungen vom 10. Mai 1978¹⁾, 8. Mai 1979²⁾, 10. Juli 1980³⁾ und 16. Juni 1982⁴⁾ zur Frage der Sicherheit im Flugverkehr,

in Kenntnis des Berichts des Verkehrsausschusses (Dok. 1-788/82)

- A. in Anerkennung des hohen Sicherheitsstands in der zivilen Luftfahrt,
- B. in der Meinung jedoch, daß eine Reihe von Maßnahmen und ihre sorgfältige Durchführung dazu beitragen könnten, daß die Folgen von nichttödlichen Unfällen für die Passagiere wesentlich geringer sind,
- C. gestützt auf Sachverständigenberichte über Flugunfälle und auf gegenwärtig durchgeführte Untersuchungen —
 - 1. weist die einzelstaatlichen und internationalen Stellen und die Flugzeugkonstrukteure darauf hin, daß die Sicherheitsbestimmungen für Flugzeuge insbesondere in folgenden Punkten überprüft werden müssen:

1) ABl. Nr. C 131 vom 5. Juni 1978, S. 31 — Bericht Noé (Dok. 1-49/78)

2) ABl. Nr. C 140 vom 5. Juni 1979, S. 20 — Bericht Noé (Dok. 1-106/79)

3) ABl. Nr. C 179 vom 4. August 1980, S. 44 — Bericht Janssen van Raay (Dok. 1-279/80)

4) ABl. Nr. C 182 vom 19. Juli 1982, S. 29 — Bericht Albers (Dok. 1-211/82)

- Entflammbarkeit und Giftigkeit der für die Innenausstattung der Flugzeuge verwendeten Werkstoffe,
 - Konzeption, Bau und Befestigung der Sitze,
 - Konzeption und Widerstandsfähigkeit der Sicherheitsgurte (Notwendigkeit eines Schultergurts),
 - Verschuß der Gepäckfächer über den Köpfen der Passagiere,
 - für alle professionellen oder freiwilligen Helfer verständliche, an der Außenseite angebrachte Angaben über die Öffnungsmechanik von Türen und Notausgängen,
 - Menge und Größe der in der Passagierkabine zulässigen Gegenstände;
2. wünscht, daß die Fluggesellschaften trotz ihrer vollkommen begreiflichen wirtschaftlichen Bestrebungen dafür sorgen, daß die Kabinenbestimmungen genauer als bisher von den Passagieren eingehalten werden, insbesondere im Hinblick auf Zahl und Größe von Gepäckstücken, und daß äußerst strenge Sicherheitsvorschriften für den Transport gefährlicher Stoffe in den Frachträumen angewendet werden;
 3. fordert die Zuständigen auf den Flughäfen und bei den Fluggesellschaften auf, die Bemühungen um mehr Sicherheit zu unterstützen, indem sie wirksame Rettungsvorrichtungen für Unfälle anbringen, die sich ja bekanntlich meistens am Flughafen selbst oder in seiner unmittelbaren Nähe ereignen, und indem sie die Einhaltung der praktischen Sicherheitsvorschriften beim Betreten des Flugzeugs schärfer kontrollieren;
 4. ist der Auffassung, daß die mit diesen Problemen befaßten internationalen Organisationen wie die OACI und die IATA ihre Bemühungen verstärken sollten, um eine rasche Änderung der Vorschriften zu erreichen;
 5. ist jedoch der Auffassung, daß die Beteiligung an den Bemühungen um internationale Zusammenarbeit auf europäischer Ebene erfolgen sollte;
 6. ist überzeugt, daß die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft ein direktes Interesse daran haben, ihre eigenen Sicherheitsvorschriften sowohl für die Rettung von Menschenleben als auch für den Schutz und die Entwicklung ihrer Luftfahrtindustrie zu vereinheitlichen;
 7. ist sich der Gefahren bewußt, die eine zu spezifische und diskriminierende Regelung in erster Linie für die Gemeinschaft mit sich bringen würde;
 8. ist der Auffassung, daß eine Gleichrichtung der Sicherheitsvorschriften der Gemeinschaft innerhalb der internationalen Vorschriften geeignet ist, die Rolle der Gemeinschaft bei den internationalen Instanzen zu verstärken und ihr die Möglichkeit gibt, die dort durchzuführenden Arbeiten zu intensivieren und gleichzeitig ihre eigenen Interessen geltend zu machen;

9. ist der Auffassung, daß die Gemeinschaft daher unbedingt eine Politik für die Sicherheit in Flugzeugen konzipieren muß;
10. fordert die Kommission auf, folgende Empfehlungen zu prüfen und dem Rat entsprechende Vorschläge zu unterbreiten:
 - Vereinheitlichung der OACI-Sicherheitsvorschriften auf europäischer Ebene, indem die „Unterschiede“ gegenüber den Anweisungen und Anlagen zum Übereinkommen von Chicago vergemeinschaftet werden. Diese Vereinheitlichung wurde dank der Einsetzung einer Gruppe innerhalb der CEAC, in der die gemeinsam von Frankreich, der Bundesrepublik Deutschland, Italien, Spanien und Belgien erzielten Ergebnisse berücksichtigt werden, in Angriff genommen.
11. ist der Auffassung, daß diese Maßnahmen nur ein Aspekt einer globalen Luftsicherheitspolitik sein müssen, insbesondere als Ergänzung zur Sicherheit des Flugverkehrs, die das Europäische Parlament seit vielen Jahren fordert;
12. fordert zu diesem Zweck den Rat auf, sich so rasch wie möglich auf eine Gesamtpolitik für den Luftverkehr im Rahmen einer gemeinschaftlichen Verkehrspolitik festzulegen;
13. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschliebung dem Rat und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, den einzelstaatlichen Parlamenten und der IATA, zu übermitteln, und die Kommission zu ersuchen, sie der ICAO, der CEAC, und den sonstigen daran interessierten Organisationen zu übermitteln.

