

## **Unterrichtung**

**durch das Europäische Parlament**

### **Entschließung zur Liberalisierung des Luftverkehrs, zur Vollendung des Binnenmarktes und zu den Folgen für die Sicherheit im Flugverkehr**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT —

- A. tief besorgt über ein halbes Dutzend Unfälle, die kürzlich im europäischen Luftraum zu verzeichnen waren, und mehrere Beinaheunfälle, alarmierende Zeichen einer Situation, die sich mit der Zunahme des Luftverkehrs als dramatisch erweisen könnte,
- B. in Anbetracht der erheblichen Zunahme des weltweiten Luftverkehrs, der bereits 1988 das Ausmaß des für 1995 vorgesehenen Verkehrsaufkommens erreicht hat,
- C. in der Erwägung, daß die Zunahme des im ersten Halbjahr 1988 registrierten Verkehrsaufkommens erheblich über den Voraussagen liegt und daß mit der Einführung der Sommerzeit die Lage auf den Flughäfen und in der Luft in der Gemeinschaft aufgrund der Verkehrsdichte und der daraus resultierenden erheblichen Verspätungen und Unbequemlichkeiten nicht mehr zu bewältigen ist,
- D. in Erwägung der voraussichtlichen Zunahme des Flugverkehrs, die von ICAO-Experten auf 5 bis 7 % jährlich geschätzt wird, obwohl europäische Sachverständige dies für eine zu niedrige Schätzung halten,
- E. in Anbetracht der steigenden Konzentration des Luftverkehrs im bereits überfüllten europäischen Luftraum, die, vor allem zur Zeit der Spitzenbelastung im Sommer, zu erheblichen Verspätungen führt, die nach jüngsten Schätzungen von Fluggesellschaften Kosten in Höhe von 1 600 Dollar pro Minute verursachen,
- F. unter Hinweis auf seine Entschließung vom 15. September 1987 zu Gemeinschaftsmaßnahmen auf dem Gebiet der Luftverkehrssicherheit,

- G. in Kenntnis der Annahme des Maßnahmenpakets über den Luftverkehr durch den Rat, das die erste Stufe hin zu einer Liberalisierung dieser Verkehrsart darstellt,
- H. in Anbetracht des neuen Impulses, den der Luftverkehr durch die für 1992 mit der Verwirklichung des Binnenmarktes vorgesehene Liberalisierung erfahren wird,
- I. in Anbetracht der wiederholten Warnsignale, die auf eine gravierende Gefährdung des traditionell hohen Sicherheitsstandards der Gemeinschaft hinweisen, und in der Überzeugung, daß die jüngsten Unfälle in Europa, d. h. die tödlichen Unglücksfälle vom 21. Dezember 1987 in Bordeaux (mit 16 Toten) und vom 4. März 1988 in Seine-et-Marne (mit 23 Toten) sowie das Unglück in Mailand, die steigende Zahl der Beinahezusammenstöße in der ganzen Welt und insbesondere kürzlich auf Londoner Flughäfen sowie der jüngste Beinahezusammenstoß eines Flugzeugs mit 19 Passagieren und zwei Piloten bei Düsseldorf symptomatisch für eine neue Situation sind, für die die Gemeinschaft bisher noch nicht gerüstet ist,
- J. unter Berücksichtigung der steigenden Tendenz der Unglücksfälle, der Zahl der Toten und der Beinahezusammenstöße in der amerikanischen Zivilluftfahrt, die aufgrund vorläufiger Daten für 1987 zeigt, daß die Gesamtzahl der Unglücksfälle den höchsten Stand seit 1977 erreicht hat, während die Zahl der Linienflüge seit 1985, dem sogenannten schwarzen Jahr der Zivilluftfahrt, nicht zugenommen hat,
- K. in der Erwägung, daß die Abschaffung der Wettbewerbsbeschränkungen keinerlei Auswirkungen auf die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften haben dürfte,
- L. unter Hinweis auf die Liberalisierungserfahrungen in den Vereinigten Staaten nach dem Gesetz zur „Deregulierung“ aus dem Jahr 1978, worauf der Luftverkehr in einem unvorhergesehenen Ausmaß von 275 Millionen Passagieren 1978 auf mehr als 450 Millionen 1987 stieg, und in Anbetracht der Fragen, welche die „Deregulierung“ in den Vereinigten Staaten hinsichtlich der Sicherheit in der Öffentlichkeit offengelassen hat —
  - 1. bedauert, daß trotz der wiederholten Warnsignale, der wegen der Überfüllung der Lufträume sowie der Infrastruktur- und Kapazitätsgrenzen erforderlichen Dringlichkeit und der Verspätungen, die nicht nur den Passagieren erhebliche Unannehmlichkeiten bescheren, sondern auch die Sicherheit beeinträchtigen, leitende Beamte der Zivilluftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten erst im Juni 1988 zusammenkamen, um die Notwendigkeit erhöhter Sicherheit im Luftverkehr und verbesserter Nutzung des Luftraums zu erörtern, bevor die neuen Liberalisierungsvorschläge unterbreitet werden;
  - 2. weist darauf hin, daß ein gemeinschaftliches Vorgehen auf dem Gebiet der Sicherheit im Luftverkehr unbedingt notwendig ist, damit eine wirksame Politik betrieben werden kann und die Sicherheitsvorschriften auf einem hohen Niveau gehalten werden können;

3. fordert die Kommission erneut dringend auf, dem Rat die in seiner Entschließung vom 15. September 1987 zur Luftverkehrssicherheit geforderten entsprechenden Vorschläge zu unterbreiten;
4. bedauert die Untätigkeit der Kommission und der einzelstaatlichen Zivilluftfahrtbehörden in den europäischen und internationalen Organen sowie die mangelnde Bereitschaft zur Zusammenarbeit in der ICAO, um beispielsweise ein einheitliches System der Luftverkehrskontrolle und -steuerung zu schaffen, das insbesondere in Zusammenarbeit mit den Militärbehörden eine Neuordnung der diesen direkt vorbehaltenen Luftkorridore vorsieht, statt elf getrennte Flugsteuerungszentren beizubehalten, deren Computer nicht direkt verbunden sind,
5. nimmt die Initiative der deutschen Präsidentschaft zur Kenntnis, dank derer der Rat, wenn auch nur informell die Frage der Luftverkehrssicherheit und -kontrolle sowie der Überfüllung der Lufträume auf seiner Juni-Tagung erörtert hat, hält diese Aussprache jedoch für sehr unzureichend, unangemessen und verspätet;
6. fordert den amtierenden Ratspräsidenten auf, Initiativen zur Förderung der in der Parlamentsentschlieung vom 15. September 1987 geforderten Maßnahmen zugunsten der notwendigen Sicherheit, Kontrolle und Abwicklung des Flugverkehrs zu ergreifen und diesem Bereich Vorrang einzuräumen, damit eine wirksame Politik zur Aufrechterhaltung eines hohen Niveaus der Sicherheitsstandards zur Ergänzung der zweiten Liberalisierungsphase im Bereich des Luftverkehrs entwickelt werden kann und die Probleme der Überfüllung und der Verspätungen erfolgreich angegangen werden können;
7. bekräftigt seine Forderung an die Kommission, in ihrer Generaldirektion für Verkehr eine Task force einzurichten, die insbesondere mit der Sicherheit des Luftverkehrs befaßt wird;
8. wiederholt seine Forderung an die Kommission, eine Studie zu erstellen über die neuen Techniken im Bereich der Sicherheit, der Annahme von einheitlichen Methoden und Instrumenten zur Kontrolle und Wartung sowie der gemeinsamen Kriterien für die Ausbildung der Piloten und die gegenseitige Anerkennung der Flugzeugführerscheine, damit zu gegebener Zeit eine Empfehlung für deren Annahme unterbreitet werden kann;
9. fordert ferner eine globale Vorgehensweise bei allen Problemen in bezug auf Sicherheit und Kontrolle des Luftraums und befürwortet eine weitere adäquate Zusammenarbeit mit den internationalen Behörden und den Fluggesellschaften, damit Sicherheit und Wohl des europäischen Verbrauchers bestmöglich gewährleistet werden;
10. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat, der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

