

**Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Einführung einer Sicherheitsuntersuchung von Flugzeugen aus Drittländern, die auf Flughäfen in der Gemeinschaft landen“<sup>(1)</sup>**

(98/C 19/06)

Der Rat beschloß am 17. März 1997, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 84 Absatz 2 des Vertrags um Stellungnahme zu dem vorgenannten Vorschlag zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel nahm ihre Stellungnahme am 15. Oktober 1997 an. Berichterstatter war Herr Mobbs.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 349. Plenartagung (Sitzung vom 29. Oktober 1997) mit 105 gegen 1 Stimme bei 2 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme.

## 1. Einleitung

1.1. Seit geraumer Zeit wächst die Besorgnis über das Luftverkehrssicherheitsniveau in bestimmten Teilen der Welt. Dies hat die Regierung der Vereinigten Staaten und die internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) veranlaßt, Überwachungs- und Unterstützungsprogramme zu entwickeln, anhand derer etwaige Mängel festgestellt und Abhilfemaßnahmen getroffen werden können, um die Sicherheit der Reisenden, des Flugpersonals sowie von Personen auf und in der unmittelbaren Umgebung eines Flughafens zu gewährleisten.

1.2. Die europäischen Zivilluftfahrtbehörden erkannten, daß auch Europa auf diesem Gebiet etwas tun muß, und daher entwickelte die Europäische Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) das Programm über die Sicherheitsuntersuchung für ausländische Luftfahrzeuge (SAFA). Im Juli 1996 verabschiedeten die ECAC-Generaldirektoren ein spezifisches europäisches Programm. Dies sollte soweit wie möglich in einen ICAO-Rahmen integriert werden und Doppelarbeit an einschlägigen Aktionen auf ICAO-Ebene vermeiden. Während die EU eine Richtlinie erarbeitet, um die Vorfeldkontrolle auf eine stärkere gesetzliche und politische Basis zu stellen, nehmen einige Mitgliedstaaten bereits Sicherheitskontrollen im Vorfeldbereich vor, wenn auch nicht auf EU-weit einheitliche Art und Weise.

1.3. Im Februar 1996 kamen 176 europäische Flugreisende bei einem Flugunglück in der Dominikanischen Republik ums Leben. Daraufhin forderten das Europäische Parlament<sup>(2)</sup> und der Rat<sup>(3)</sup> die Kommission auf, denkbare Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zu prüfen und dabei insbesondere das Problem der unternormigen Luftverkehrsunternehmen anzugehen, die für ihre Flugtätigkeit europäische Flughäfen als Ausgangs- oder Zielort benutzen.

1.4. Deswegen hat die Kommission einen Vorschlag unterbreitet, der bezweckt, diejenigen Maßnahmen, die alle Mitgliedstaaten auf der Basis der bestehenden

ICAO-Normen und Praxisempfehlungen bereits durchführen können, im Sinne der Rationalisierung und Koordinierung in einer Richtlinie unterzubringen. Um sich ein klares Bild über die diesbezüglichen Zusammenhänge machen zu können, muß man die derzeitigen Verhältnisse in den Mitgliedstaaten kennen.

1.4.1. Die Ratsrichtlinie 94/56/EWG über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt besagt u.a.: „Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, daß die technischen Untersuchungen von einer ständigen zivilen Luftfahrtstelle oder unter ihrer Aufsicht durchgeführt werden. Diese Untersuchungsstelle muß funktionell insbesondere von jenen nationalen Luftfahrtbehörden, die für die Lufttüchtigkeit, die Zulassung ... zuständig sind, sowie allgemein von allen Parteien, deren Interessen mit der Aufgabe der Untersuchungsstelle kollidieren könnten, unabhängig sein.“

1.4.2. Der ICAO-Anhang 8 „Lufttüchtigkeit von Flugzeugen“ macht zur Auflage, daß alle Flugzeuge so gewartet werden müssen, daß ihre Lufttüchtigkeit gesichert ist. Wenn ein Vertragsstaat berechnete Zweifel hat, daß dies in einem bestimmten Fall nicht gegeben ist, braucht er die Gültigkeit des Lufttüchtigkeitszeugnisses nicht länger anzuerkennen und ist berechtigt, eine Überprüfung des Flugzeuges vorzunehmen und ggf. ein Flugverbot auszusprechen. Die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften sind zwar unterschiedlich, aber es gibt in jedem Mitgliedstaat eine Behörde, die berechtigt ist, ein Flugzeug des eigenen Mitgliedstaats, eines anderen Mitgliedstaats oder irgendeines Drittlandes mit einem Flugverbot zu belegen, wenn es berechnete Zweifel an der Lufttüchtigkeit des betreffenden Flugzeuges gibt. Der ICAO-Anhang 13 „Luftverkehrsunfall und -störungsuntersuchung“ sieht ein vergleichbares Vorgehen vor, wenn ein Zwischenfall angenommen wird.

1.4.3. Somit hat jeder Mitgliedstaat bereits die Befugnis, die von allen ICAO-Signatarstaaten anerkannt werden sollte, jedes Flugzeug seines eigenen oder eines anderen Mitgliedstaats bzw. eines jedweden Drittstaats zu inspizieren und ggf. mit einem Flugverbot zu belegen. Außerdem sind die bestehenden Regelungen für Flugzeuge von Mitgliedstaaten mindestens genauso streng, wenn nicht sogar noch strenger als die für Luftfahrzeuge von Drittländern, und deswegen beabsichtigt die Kommission nicht, für die Flugzeuge von Drittländern Rege-

<sup>(1)</sup> ABl. C 124 vom 21. 4. 1997, S. 39.

<sup>(2)</sup> Entschließung B4-0150/96; ABl. C 65 vom 4. 3. 1996, S. 172.

<sup>(3)</sup> 1907. Ratstagung — Verkehr — Brüssel, am 11. 3. 1996 (PRES 96/55).

lungen einzuführen, die nicht bereits für Flugzeuge von Mitgliedstaaten gelten.

1.4.4. Die bestehenden Regelungen lassen vielleicht geeignete Maßnahmen in bezug auf jedwede Flugzeuge von überall in der Welt bereits zu, aber Drittlandsflugzeuge werden von unterschiedlichen Mitgliedstaaten möglicherweise doch unterschiedlich behandelt. Beim gegenwärtigen Stand der Dinge werden die von einem Mitgliedstaat getroffenen Maßnahmen nicht notwendigerweise auch von anderen Mitgliedstaaten angewandt oder unterstützt. Somit kann es durchaus sein, daß ein Flugzeug, das von einem Mitgliedstaat als nicht voll lufttüchtig eingestuft wird, aber den betreffenden Staat ohne Passagiere (oder Fracht) wieder verlassen darf, um die festgestellten Mängel beheben zu lassen, nach der derzeitigen Regelung in einem anderen Mitgliedstaat die Landeerlaubnis erhält und dort Passagiere (oder Fracht) aufnehmen kann, ohne daß die Mängel beseitigt worden wären.

1.4.5. Aus heutiger Sicht könnte eine Drittlandsfluggesellschaft, deren Flugzeug in einem Mitgliedstaat mit einem Flugverbot belegt wird, Vergeltungsmaßnahmen gegen eine Luftverkehrsgesellschaft des betreffenden Mitgliedstaats ergreifen und zugleich weiterhin die Flughäfen anderer Mitgliedstaaten benutzen. Dies ist gegenwärtig zwischen dem Vereinigten Königreich und Nigeria der Fall.

1.5. Angesichts der anhaltenden Notwendigkeit der Verbesserung der Luftverkehrssicherheit hat die Kommission eine hochrangig besetzte Gruppe eingesetzt, in der die Zivilluftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten die ECAC, die gemeinsamen Luftfahrtbehörden (JAA) und die Kommission vertreten sind und deren Aufgabe darin besteht, die Kommission bei der Erörterung der verschiedenen relevanten Probleme im Zusammenhang mit der Luftverkehrssicherheit zu unterstützen.

## 2. Die hochrangig besetzte Gruppe

2.1. Die hochrangig besetzte Gruppe erarbeitete einen Bericht, der einer Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat mit dem Titel „Entwicklung einer Gemeinschaftsstrategie zur Erhöhung der Luftverkehrssicherheit“<sup>(1)</sup> beigefügt war. Dieser Bericht enthält eine ganze Reihe von Vorschlägen, auf die jedoch nachstehend nur insoweit eingegangen werden soll, als sie die hier in Rede stehende Stellungnahme betreffen.

2.2. Nach der Prüfung des von der US-Luftfahrtbehörde angewandten Verfahrens (nach dem geprüft wird, ob die einzelstaatlichen Ordnungsbehörden über die entsprechenden rechtlichen Mittel und Ressourcen, Arbeitskräfte und einschlägigen Fachkenntnisse verfügen, um ihren internationalen Sicherheitsüberwachungskompetenzen in geeigneter Weise nachkommen zu können), kam die hochrangig besetzte Gruppe zu dem Ergebnis, daß das amerikanische System für Europa nicht geeignet wäre.

2.3. Europa unterhält weitaus mehr Luftverkehrspartnerschaften mit nahezu allen Ländern der Welt, die Luftverkehrsverbindungen zu europäischen Flughäfen unterhalten. Dies alles überprüfen zu wollen, würde die europäischen Ressourcen weitaus übersteigen, wäre in vielen Fällen unnötige Verschwendung und Doppelarbeit zu Maßnahmen, die bereits von anderer Seite durchgeführt werden.

2.4. Statt dessen sollte Europa sein eigenes stufenweise angelegtes Verfahren haben, das bei nachweislichen Sicherheitsmängeln einer ausländischen Fluglinie in Gang gesetzt wird. Dieses Verfahren wäre in Form eines Verfahrens der Sicherheitsuntersuchung ausländischer Luftfahrzeuge (SAFA) anzulegen.

2.5. Die praktischen Aspekte des SAFA-Verfahrens werden derzeit von den gemeinsamen Luftfahrtbehörden (JAA) im Auftrag der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) erarbeitet.

2.6. Die hochrangig besetzte Gruppe anerkennt die Notwendigkeit der Einhaltung der Grundsätze, die im Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt enthalten sind, das im Dezember 1944 in Chicago unterzeichnet wurde. Die wesentlichen Punkte des Berichts der hochrangig besetzten Gruppe lauten wie folgt:

2.6.1. Eine auf Drittlandsflugzeuge und Luftverkehrsunternehmen ausgerichtete Strategie zur Verbesserung der Luftverkehrssicherheit muß mit den Grundsätzen für die internationale Zivilluftfahrt in Einklang stehen.

2.6.2. Jeder Vertragsstaat trägt die Verantwortung für die Ausstellung und Aushändigung gültiger Zeugnisse über die Lufttüchtigkeit von Flugzeugen sowie die Befähigung des gesamten Betriebspersonals, das in dem betreffenden Staat eingetragen ist. Diese Zeugnisse müssen von allen anderen Vertragsstaaten akzeptiert werden, solange die Zertifizierung den internationalen Mindestnormen entspricht oder sogar noch darüber hinausgeht. Folglich braucht ein Vertragsstaat keine Zeugnisse zu akzeptieren, die nach seiner Einschätzung den ICAO-Normen nicht genügen. In diesem Falle kann der betreffende Vertragsstaat erwägen, einseitig Maßnahmen zu ergreifen, um die Bürger seines Staates zu schützen. Allerdings ist daraus nicht zu schließen, daß kollektive Maßnahmen getroffen werden können.

2.6.3. Bilaterale Abkommen, räumen zwar beiden Seiten das Recht ein, Luftverkehrsunternehmen zu benennen, enthalten üblicherweise aber keine ausdrücklichen Bestimmungen über Sicherheitskontrollen oder einseitige Vorgehensweisen, die es einer der Vertragsseiten gestatten, der anderen ihre zuerkannten Rechte zu entziehen.

2.6.4. Daher ist es äußerst schwierig, im Rahmen internationaler Luftverkehrsvorschriften schwarze Listen bestimmter Drittlandsfluglinien einzurichten, ganz abgesehen von den damit zwangsläufig verbundenen Risiken etwaiger Vergeltungsmaßnahmen oder sonstiger nachteiliger diplomatischer Konsequenzen.

<sup>(1)</sup> SEK (96) 1083 endg. vom 12. 6. 1996.

### 3. Der Kommissionsvorschlag

3.1. Mit diesem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Einführung einer Sicherheitsuntersuchung von Flugzeugen aus Drittländern, die auf Flughäfen in der Gemeinschaft landen, soll ein Beitrag zur Verbesserung der Luftverkehrssicherheit geleistet werden, indem Flugzeuge aus Drittländern überprüft werden, wenn der Verdacht besteht, daß sie nicht entsprechend den internationalen Sicherheitsnormen betrieben werden.

3.2. Während der Vorschlag im Grunde für die Anwendung auf Drittlandsflugzeuge gedacht ist, beeinträchtigt er doch in keiner Weise die Rechte eines Mitgliedstaats, unter gebührender Einhaltung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften jedwede Flugzeuge zu kontrollieren, die auf seinen Flughäfen landen.

3.3. Das Verfahren umfaßt insbesondere folgende Elemente:

3.3.1. Beschreibung der Daten, die die Mitgliedstaaten sammeln müssen, um über genügend Informationen für jedwede anschließend getroffene Maßnahme zu verfügen.

3.3.2. Die Mitgliedstaaten sind gehalten, sich gegenseitig über ihr einschlägiges Tätigwerden zu unterrichten, damit auf gemeinschaftlicher Ebene Sicherheitsverbesserungen beschlossen werden können.

3.3.3. Wenn also Grund zu der Annahme besteht, daß ein Flugzeug den internationalen Normen nicht genügt, so führt der entsprechende Mitgliedstaat eine Vorfeldinspektion durch.

3.3.4. Wenn sich dabei erweist, daß eine unbefriedigende Sicherheitssituation vorliegt, ist der Mitgliedstaat verpflichtet, das Luftfahrzeug solange mit einem Flugverbot zu belegen, bis das Sicherheitsrisiko beseitigt ist. Der Eigentümer/Betreiber kann gegen eine solche Maßnahme Einspruch erheben. Wenn der Mangel vor Ort nicht behoben werden kann, kann der Mitgliedstaat, in dem die Inspektion vorgenommen wurde, in Abstimmung mit dem Staat, der für den Betrieb des betreffenden Luftfahrzeugs zuständig ist, die erforderlichen Voraussetzungen vorgeben, unter denen das Flugzeug ohne zahlende Passagiere zu einem anderen Flughafen geflogen werden darf, auf dem die Mängel beseitigt werden können.

3.4. Der Richtlinienvorschlag sieht einen beratenden Ausschuß vor, der die Kommission bei den Arbeiten zur Verbesserung der Luftverkehrssicherheit und den entsprechenden Durchführungsmaßnahmen unterstützen soll.

3.5. Das Anliegen der Kommission bei diesem Vorschlag geht dahin, einen Gesetzesrahmen zu schaffen, der gleichwohl den Mitgliedstaaten genügend Handlungsspielraum läßt, um im eigenen Ermessen einzeln oder gemeinsam — beispielsweise über die ECAC bzw. die JAA — die geeigneten Mechanismen zu entwickeln. Die Kommission ist der Auffassung, daß diese Vorgehensweise mit den Grundsätzen der Subsidiarität in Einklang steht.

3.6. Die Mitgliedstaaten müssen die vorgeschlagene Richtlinie bis spätestens 1. Juli 1998 in nationales Recht umgesetzt haben.

### 4. Allgemeine Bemerkungen

4.1. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß begrüßt den Kommissionsvorschlag. Der Vorschlag sollte aber als Teil einer globalen Aktion zur Verbesserung der Luftverkehrssicherheit verstanden werden und nicht als eine endgültige Antwort an sich. Das Tätigwerden der Gemeinschaft sollte sich nicht auf eine Verbesserung der Sicherheit von Drittlandsfluggesellschaften und -flugzeugen beschränken, sondern auch weiterhin Anstrengungen zur Verbesserung des Sicherheitsstandards in Europa als Ganzes umfassen.

4.2. Der Ausschuß teilt das Anliegen der Kommission, daß Inspektionen und Flugverbote und ggf. Beschränkung der Landrechte von Flugzeugen in allen Mitgliedstaaten einheitlich sein müssen. Andernfalls wird die in Ziffer 1.4.4 beschriebene unbefriedigende Situation in bezug auf die Luftverkehrsrechte zweifelsohne fortbestehen. Nach Ansicht des Ausschusses darf nicht in Kauf genommen werden, daß dieser Fall eintritt. Ohne ein umgehendes und wirkungsvolles gemeinschaftsweit einheitliches Vorgehen wird der Stellenwert des Kommissionsvorschlags in Zweifel geraten.

4.3. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, daß der ICAO-Anhang 13 unter Betreiber eine „Person, Organisation oder Unternehmen versteht, die Luftfahrzeuge betreibt oder betreiben will“ und daß die JAA-Anforderungen detaillierte Begriffsbestimmungen der in verschiedenen Leasing-Vereinbarungen verwendeten Terminologie enthalten. Es gibt jedoch keine vergleichbar klare Definition des „Eigentümers“. Die Kommission sollte sich über jedwede ungeklärten Aspekte mit den betroffenen Seiten ins Benehmen setzen, um etwaigen Gesetzeslücken, die die Sicherheit gefährden könnten, vorzubeugen.

4.4. Der JAA dürfte in diesem Bereich eine wesentliche Rolle zukommen, insbesondere bei der Festlegung von Normen und Arbeitsprogrammen. Der Ausschuß unterstützt dies, gibt indes zu bedenken, daß die JAA bislang keinen Rechtsstatus hat. Aufgrund einer Vereinbarung seiner 27 Mitglieder handelt es sich dabei um ein Regelungsorgan, aber nicht um ein Gesetzgebungsorgan. Alle JAA-Mitglieder haben sich im Prinzip mit dem Konzept einverstanden erklärt, daß alle JAA-Regeln als nationales Recht in Kraft gesetzt werden (weil es kein anderes europäisches Gremium gibt, das die von der JAA durchgeführten Arbeiten unternehmen könnte, zumal da sie als europäisches Spitzengremium auf diesem Gebiet verstanden wird). Die Kommission sollte diese De-facto-Situation anerkennen und nach Möglichkeiten für eine effiziente Zusammenarbeit zwischen der JAA und der Kommission suchen.

4.5. Die Entwicklung von Kooperations- und Beistandsprogrammen sowie die entsprechende Ausbildung von Drittlandspersonal werden die Sicherheitsstandards in diesen Ländern verbessern. Die Verhältnisse in Drittländern und insbesondere auf ihren Flughäfen

(Landeanflughilfestandards, Kommunikation, Luftverkehrs-kontrolle) sind auch unmittelbar wichtig für die Sicherheit aller (d.h. auch der europäischen) Reisenden. Diese Aspekte werden zwar im Bericht der hochrangig besetzten Gruppe angesprochen, sie sollen aber nicht Teil des jetzigen Kommissionsvorschlags sein.

4.6. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sollten im Interesse der Sicherheit Überlegungen darüber anstellen, wie Drittlandsflugverkehrsunternehmen gewährleisten, daß ihr Personal die im Zivilluftverkehr verwendeten Sprachen, insbesondere Englisch, entsprechend beherrscht.

4.7. Wenn ein Luftfahrzeug mit einem Flugverbot belegt wird, so wird dies auch die Reisenden (und die Fracht) treffen, und möglicherweise werden für die dadurch entstehenden Verzögerungen Schadensersatzleistungen gefordert werden. Dies muß unbedingt beachtet werden, und außerdem ist auch zu überlegen, wie die Passagiere (und die Fracht) an ihr Beförderungsziel gelangen sollen.

## 5. Besondere Bemerkungen

### 5.1. Erwägungsgründe

5.1.1. Um gegenüber Eignern bzw. Betreibern von Drittlandsflugzeugen deutlich zu machen, daß die vorgeschlagene Richtlinie diskriminierungsfrei angelegt ist, sollten im Anschluß an den dritten Erwägungsgrund zusätzliche Erwägungsgründe nachstehenden Tenors in die Präambel eingefügt werden:

„Luftverkehrsunternehmen und Luftfahrzeuge der Gemeinschaft unterliegen bereits strengen Inspektionen entsprechend den ICAO-Normen und Praxisempfehlungen/JAA-Anforderungen.“

„Die Mitgliedstaaten haben das Recht, im Rahmen von Regelungen auf der Basis der in den Anhängen 8 und 13 des ICAO-Übereinkommens beschriebenen Normen und Praxisempfehlungen Luftfahrzeuge mit einem Flugverbot zu belegen, wenn berechtigte Zweifel an der Lufttüchtigkeit des betreffenden Flugzeuges bestehen oder ein Ereignis eingetreten ist, das den sicheren Betrieb des Luftfahrzeugs beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte.“

### 5.2. Artikel 2 (Geltungsbereich)

5.2.1. Absatz 1 sollte folgendermaßen lauten:

„Diese Richtlinie gilt für Luftfahrzeuge, die auf Flughäfen in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft landen oder von dort abfliegen und nicht im vollständigen Besitz eines in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft ansässigen Betreibers sind bzw. von diesem betrieben werden.“

5.2.2. Absatz 2 sollte am Anfang folgendermaßen lauten:

„Nur Staatsluftfahrzeuge gemäß dem Abkommen von Chicago ... (Rest unverändert).“

5.2.3. Absatz 3 sollte am Ende um folgenden Wortlaut ergänzt werden:

„..., das auch für Flugzeuge der Mitgliedstaaten gilt.“

### 5.3. Artikel 3 (Begriffsbestimmungen)

5.3.1. In der vierten Begriffsbestimmung (internationale Sicherheitsstandards) sollte nach „in Chicago“ folgender Wortlaut eingefügt werden:

„oder jedweden sonstigen international vereinbarten Normen ...“

5.3.2. Die fünfte Begriffsbestimmung (Vorfeldinspektion) sollte am Ende folgendermaßen umformuliert werden:

„... und seine Ausrüstung sowie die körperliche Eignung bzw. fachliche Qualifikation der Besatzung geprüft werden;“

### 5.4. Artikel 4 (Sammlung von Informationen)

5.4.1. Aus diesem Artikel geht nicht klar genug hervor, wer mit „zuständige Behörden“ gemeint ist, so daß Mißverständnisse entstehen könnten. Daher empfiehlt der Ausschuß, in diesem Artikel die Worte „zuständige Behörden der“ zu streichen.

5.4.2. Die Auflistung unter dem ersten Spiegelstrich von Absatz 1 dieses Artikels sollte wie folgt ergänzt werden:

- Berichten der Flugbegleiter
- Berichten des Wartungspersonals.“

### 5.5. Artikel 5 (Vorfeldinspektion)

5.5.1. Der als detaillierte Vorschrift angelegte Wortlaut dieses Artikels verträgt sich nicht mit der in Punkt 7 der Begründung unter Verweis auf den Subsidiaritätsgrundsatz erklärten Absicht, einen allgemeinen Ordnungsrahmen im Wege dieser Richtlinie zu schaffen. Dieser Artikel sollte in dem Sinne überarbeitet werden, daß Klarheit über den genauen Umfang und die Häufigkeit der im Zuge der Vorfeldinspektion durchzuführenden Arbeiten geschaffen wird. Außerdem sollte die Kommission (entweder in diesem Artikel oder aber in Anhang II) deutlich machen, daß die Kontrollen nicht immer in der gleichen Form oder in derselben Reihenfolge vorgenommen werden müssen, wenn sie nicht in vollem Umfang innerhalb eines vertretbaren zeitlichen Rahmens vorgenommen werden können.

#### 5.5.2. Absatz 1

In der dritten Zeile sollte vor „Vorfeldinspektionen“ das Wort „unverzüglich“ eingefügt werden. Dadurch wird das Dringlichkeitsgebot unterstrichen.

### 5.5.3. Absatz 2

Bei Vorliegen eines meldepflichtigen Mangels sollte der Vorfeldinspektionsbericht der Zivilluftfahrtbehörde übermittelt werden, die offiziell als Aufsichtsorgan fungiert.

### 5.6. Artikel 6 (Informationsaustausch)

5.6.1. Der Ausschuß ist darüber besorgt, daß dem Dringlichkeitsaspekt bei den vorgeschlagenen Maßnahmen weder in bezug auf die erste Benachrichtigung noch auf die anschließende Weiterbehandlung seitens der Mitgliedstaaten, der Kommission oder des (nach Artikel 9 eingesetzten beratenden Ausschusses) nicht genügend Bedeutung beigemessen wird. In Absatz 2 wird zwar auf die Verfügbarkeit von Vorfeldinspektionsberichten Bezug genommen, aber nicht entsprechend deutlich gemacht, wie die Existenz derartiger Berichte bekannt werden soll. Nach Ansicht des Ausschusses sollte ganz klar zum Ausdruck gebracht werden, daß es auf ein einheitliches Vorgehen aller Mitgliedstaaten ankommt. Es sollten keinerlei Rechtslücken gelassen werden, die es einem Betreiber ermöglichen, mit einem als nicht lufttauglich befundenen Flugzeug auch weiterhin irgendwelche Gemeinschaftsflughäfen anzufliegen, bis die auf einem bestimmten Gemeinschaftsflughafen festgestellten Mängel vollständig behoben sind.

5.6.2. Wenn eine Vorfeldinspektion (vgl. Artikel 5) vorgenommen wurde und die entsprechende Sammlung von Informationen (vgl. Artikel 4) stattgefunden hat, gebietet es sich nach Ansicht des Ausschusses, daß unverzüglich die entsprechenden Maßnahmen eingeleitet werden. Nach der vorgeschlagenen Richtlinie besteht einfach Handlungsbedarf, weil angenommen wird, daß eine unbefriedigende Sicherheitssituation vorliegt und deswegen jede Verzögerung von entsprechenden Abhilfemaßnahmen inakzeptabel ist. Diese Bedenken hinsichtlich einer Verzögerung wären noch weitaus stärker, wenn ein Mitgliedstaat daran gehindert werden sollte, von sich aus Maßnahmen zu ergreifen, wenn die Umstände es nach seiner Einschätzung erforderten.

5.6.3. Die Streichung der Worte „auf Antrag“ in der dritten Zeile von Absatz 2 wäre diesbezüglich sehr hilfreich. Das Dringlichkeitsbewußtsein würde möglicherweise größer, wenn alle Berichte automatisch allen anderen zuständigen Behörden zugeleitet würden.

### 5.7. Artikel 7 (Schutz der Informationen)

5.7.1. Das Anliegen dieses Artikels liegt auf der Hand, könnte sich jedoch in der Praxis als schwierig durchführbar erweisen. So könnten vertrauliche Informationen erforderlich sein, um die Verhängung eines Flugverbots zu rechtfertigen, wenn ein Luftverkehrsunternehmen gegen ein Flugverbot des betreffenden Luftfahrzeugs Einspruch erhebt.

5.7.2. Absatz 2 sollte folgendermaßen umformuliert werden:

„... insbesondere Informationen der Besatzungen oder des Wartungspersonals von Flugzeugen, wird durch die gründliche Unkenntlichmachung ...“

### 5.8. Artikel 8 Absatz 5 (Flugverbote)

5.8.1. Es sollte deutlich gemacht werden, bei wem der Einspruch gegen ein Flugverbot einzulegen ist.

### 5.9. Artikel 9, 10 und 11 (Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit, Umsetzungsmaßnahmen, Ausschuß)

5.9.1. Die Kommission sollte diese Artikel überprüfen und ihren Wortlaut den infolge dieser Stellungnahme vorgenommenen Änderungen anpassen.

### 5.10. Anhang 2 (betreffend die Vorfeldinspektion)

5.10.1. Absatz 1 (erster Unterabsatz) sollte am Ende folgendermaßen ergänzt werden: „und etwaige Berichte über frühere Inspektionen“. Dadurch könnte die Wiederholung von Arbeiten, die bereits durchgeführt wurden und den zuständigen Behörden bekannt sind, in Grenzen gehalten werden.

Brüssel, den 29. Oktober 1997.

Der Präsident  
des Wirtschafts- und Sozialausschusses  
Tom JENKINS