



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

Plenarsitzungsdokument

A7-0195/2010

12.8.2010

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt
(KOM(2009)0611 – C7-0259/2009 – 2009/0170(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatlerin: Christine de Veyrac

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
- *** Verfahren der Zustimmung
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Rahmen des Entwurfs eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts

In den Änderungsanträgen des Parlaments werden die Änderungen am Entwurf eines Rechtsakts durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen, dass für diese Teile des Entwurfs eines Rechtsakts im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise wenn Textteile in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

Der Kopftext zu dem gesamten Änderungsantrag zu einem bestehenden Rechtsakt, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden. Textteile, die aus einer Bestimmung eines bestehenden Rechtsakts übernommen sind, die das Parlament ändern will, obwohl sie im Entwurf eines Rechtsakts nicht geändert ist, werden durch **Fettdruck** gekennzeichnet. Streichungen in solchen Textteilen werden wie folgt gekennzeichnet: [...].

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG	62
VERFAHREN	70

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt (KOM(2009)0611 – C7-0259/2009 – 2009/0170(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Parlament und den Rat (KOM(2009)0611),
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 80 Absatz 2 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0259/2009),
 - in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an das Parlament und den Rat mit dem Titel „Auswirkungen des Inkrafttretens des Vertrags von Lissabon auf die laufenden interinstitutionellen Beschlussfassungsverfahren“ (KOM(2009)0665),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 und Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,
 - gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A7-0195/2010),
1. legt in erster Lesung seinen Standpunkt wie folgt fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, diesen Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1

¹ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

² Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Vorschlag der Kommission

(1) In der europäischen Zivilluftfahrt sollte ein hoher allgemeiner Sicherheitsstandard gewährleistet werden und es sollten alle Anstrengungen zur Verringerung der Zahl von Unfällen und Störungen unternommen werden, um sicherzustellen, dass die **Verbraucher** Vertrauen in den Luftverkehr haben.

Geänderter Text

(1) In der europäischen Zivilluftfahrt sollte ein hoher allgemeiner Sicherheitsstandard gewährleistet werden und es sollten alle Anstrengungen zur Verringerung der Zahl von Unfällen und Störungen unternommen werden, um sicherzustellen, dass die **Bürger** Vertrauen in den Luftverkehr haben.

Begründung

Dieser Terminus ist treffender.

Änderungsantrag 2

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 2 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die Berichterstattung, Analyse und Verbreitung der Untersuchungsergebnisse bei sicherheitsrelevanten Störungen sind von grundlegender Bedeutung für die Verbesserung der Flugsicherheit. Die Kommission sollte deshalb bis zum 31. Dezember 2011 einen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2003/42 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt vorlegen.

Begründung

Im Sinne der Einheitlichkeit sollten jegliche Änderungen in Bezug auf die Regeln für die Meldung von Ereignissen, die mit dieser Verordnung vorgenommen werden, unverzüglich in die neue Fassung der genannten Richtlinie aufgenommen werden.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Die Europäische Agentur für Flugsicherheit nimmt im Auftrag der Mitgliedstaaten die Funktionen und Aufgaben des Entwurfs-, Herstellungs- und Registrierungsstaats, insoweit sich diese auf die Genehmigung der Konstruktion beziehen, gemäß dem Abkommen von Chicago und dessen Anhängen wahr, und sollte daher bei einer Sicherheitsuntersuchung vertreten sein, um zu deren Effizienz beizutragen und die Sicherheit der Konstruktion von Luftfahrzeugen zu gewährleisten, ohne die Unabhängigkeit der Untersuchung zu beeinträchtigen.

Geänderter Text

(7) Die Europäische Agentur für Flugsicherheit nimmt im Auftrag der Mitgliedstaaten die Funktionen und Aufgaben des Entwurfs-, Herstellungs- und Registrierungsstaats, insoweit sich diese auf die Genehmigung der Konstruktion beziehen, gemäß dem Abkommen von Chicago und dessen Anhängen wahr und sollte daher ***gemäß Anhang 13 des Abkommens von Chicago*** bei einer Sicherheitsuntersuchung vertreten sein, um zu deren Effizienz beizutragen und die Sicherheit der Konstruktion von Luftfahrzeugen zu gewährleisten, ohne die Unabhängigkeit der Untersuchung zu beeinträchtigen.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Angesichts ihrer zunehmenden Verantwortung für die Sicherheit sollte sich die Europäische Agentur für Flugsicherheit auch am Datenaustausch im Rahmen der Systeme zur Meldung von Störungen beteiligen; diese Daten sollten angemessen vor unautorisierter Verwendung oder Offenlegung geschützt werden.

Geänderter Text

(8) Angesichts ihrer zunehmenden Verantwortung für die Sicherheit sollte sich die Europäische Agentur für Flugsicherheit auch am Datenaustausch im Rahmen der Systeme zur Meldung von Störungen beteiligen ***und sie in Zusammenarbeit mit allen Mitgliedstaaten auswerten; die entsprechenden Ergebnisse sind allen nationalen Stellen für die Untersuchung von Unfällen in den Mitgliedstaaten mitzuteilen.*** Diese Daten sollten angemessen vor unautorisierter Verwendung oder Offenlegung geschützt werden.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) Die Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen sollte durch eine unabhängige Stelle für Sicherheitsuntersuchungen oder unter deren Aufsicht durchgeführt werden, um mögliche Interessenkonflikte und eine mögliche externe Beeinflussung der Ermittlung der **Ursachen der** untersuchten Vorkommnisse zu vermeiden.

Geänderter Text

(10) Die Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen sollte durch eine unabhängige Stelle für Sicherheitsuntersuchungen oder unter deren Aufsicht durchgeführt werden, um mögliche Interessenkonflikte und eine mögliche externe Beeinflussung der Ermittlung der **bei den** untersuchten Vorkommnissen **vorliegenden Faktoren** zu vermeiden.

Begründung

Die Verwendung des Begriffs „Ursache“ könnte gravierende rechtliche Probleme hervorrufen, da er zu verstehen gibt, dass eine Schuld und/oder Haftung vorliegt. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) hat anerkannt, dass die Sicherheitsterminologie und die rechtliche Terminologie voneinander getrennt werden müssen. Deshalb wird vorgeschlagen, den Begriff „Ursache“ durch „Faktoren“ zu ersetzen.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Im Mittelpunkt des Untersuchungsprozesses stehen die Sicherheitsuntersuchungsstellen. Ihre Arbeit ist für die Ermittlung der Ursachen eines Unfalls oder einer Störung von entscheidender Bedeutung. Daher ist es unerlässlich, dass sie frei von jedem Druck und völlig unabhängig von den Regulierungs- und Justizbehörden sowie im Interesse des Schutzes der öffentlichen Sicherheit ermitteln können. Die Sicherheitsuntersuchungsstellen müssen Zugang zu allen Informationen und Elementen erhalten, die erforderlich sind,

um die Durchführung einer effizienten technischen Untersuchung zu erleichtern, darunter auch sofortigen und bedingungslosen Zugang zum Ort des Unfalls, dem Flugzeugwrack, den Wrackteilen und der relevanten Dokumentation, und dürfen dabei keinen Beschränkungen durch eine mögliche, von einer Justizbehörde angeordnete Beschlagnahme unterliegen. Die Sicherheitsuntersuchungsstellen müssen über die finanziellen und personellen Mittel verfügen, um leistungsfähige und wirksame Untersuchungen vornehmen zu können.

Begründung

Zur Gewährleistung einer wirksamen Prävention im Sektor der Zivilluftfahrt im Interesse der öffentlichen Sicherheit, indem die Sicherheitsuntersuchungsstellen gleichzeitig mit der Einleitung gerichtlicher Ermittlungen raschen Zugang zu allen für die Durchführung einer effizienten Sicherheitsuntersuchung erforderlichen Informationen und Elementen erhalten, einschließlich des direkten Zugangs zum Ort des Unfalls und den für den Unfall relevanten Elementen ohne Beschränkungen durch eine möglicherweise angeordnete Beschlagnahme. Die Erfordernisse der Prävention dürfen nicht vom Tempo des Justizverfahrens abhängig gemacht werden.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) Die koordinierende Rolle der Sicherheitsuntersuchungsstellen sollte in einem europäischen Rahmen anerkannt werden, indem der bereits bestehenden Zusammenarbeit zwischen ihnen und den in den Mitgliedstaaten verfügbaren Untersuchungsressourcen, die auf die kosteneffizienteste Weise genutzt werden sollten, Rechnung getragen wird; dies könnte am besten durch Schaffung eines europäischen Netzes der Untersuchungsstellen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (das „Netz“) erreicht

Geänderter Text

(12) Die koordinierende Rolle der Sicherheitsuntersuchungsstellen sollte in einem europäischen Rahmen anerkannt **und gestärkt** werden, indem der bereits bestehenden Zusammenarbeit zwischen ihnen und den in den Mitgliedstaaten verfügbaren Untersuchungsressourcen, die auf die kosteneffizienteste Weise genutzt werden sollten, Rechnung getragen wird; dies könnte am besten durch Schaffung eines europäischen Netzes der Untersuchungsstellen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (das „Netz“) erreicht

werden.

werden.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) Das Netz muss im Bereich der Flugsicherheit einen echten zusätzlichen Nutzen herbeiführen. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen in dieser Verordnung die Aufgaben des Netzes europaweit festgelegt werden.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(15) Die Mitgliedstaaten sollten unter Beachtung der geltenden Rechtsvorschriften über die Befugnisse der für die justizielle Untersuchung zuständigen Behörden und gegebenenfalls in enger Zusammenarbeit mit diesen dafür Sorge tragen, dass die für Sicherheitsuntersuchungen von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt verantwortlichen Stellen ihren Aufgaben ***unter bestmöglichen Bedingungen*** nachkommen können; ***auch sollten die Ziele einer justiziellen Untersuchung nicht beeinträchtigt werden.***

(15) Die Mitgliedstaaten sollten unter Beachtung der geltenden Rechtsvorschriften über die Befugnisse der für die justizielle Untersuchung zuständigen Behörden und gegebenenfalls in enger Zusammenarbeit mit diesen dafür Sorge tragen, dass die für Sicherheitsuntersuchungen von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt verantwortlichen Stellen ihren Aufgaben ***ungehindert*** nachkommen können, ***und ermöglichen eine angemessene Rechtsprechung.***

Begründung

Der Text dieses Änderungsantrags entstammt Anhang 13 des ICAO-Übereinkommens und bringt besser zum Ausdruck, dass die Rechtsprechung und die Untersuchung des Unfalls zwei getrennte Bereiche darstellen. Diejenigen, die den Unfall untersuchen, können nicht die Ziele einer justiziellen Untersuchung berücksichtigen und umgekehrt. Es sollten weitere Leitlinien dazu erstellt werden, wie beide Verfahren aufeinander abgestimmt werden können (siehe auch Änderungsantrag zu Artikel 13 Absatz 3).

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17

Vorschlag der Kommission

(17) Das Sicherheitssystem in der Zivilluftfahrt beruht auf Rückmeldungen und Lehren, die aus Unfällen und Störungen gezogen werden, bei denen die Vertraulichkeit strikt zu wahren ist, um die künftige Verfügbarkeit wertvoller Informationsquellen zu gewährleisten; in diesem Zusammenhang sollten sensible Sicherheitsinformationen nicht für andere Zwecke als die Verhütung von Unfällen und Störungen verwendet werden, *sofern kein vorrangiges öffentliches Interesse an ihrer Offenlegung besteht.*

Geänderter Text

(17) Das Sicherheitssystem in der Zivilluftfahrt beruht auf Rückmeldungen und Lehren, die aus Unfällen und Störungen gezogen werden, bei denen die Vertraulichkeit strikt zu wahren ist, um die künftige Verfügbarkeit wertvoller Informationsquellen zu gewährleisten; ***in diesem Zusammenhang muss das Prinzip der „just culture“ befolgt werden, demzufolge das Personal nicht für seiner Erfahrung und Ausbildung entsprechende Handlungen, Unterlassungen oder Entscheidungen bestraft wird, schwere Nachlässigkeiten, vorsätzliche Verstöße und Zerstörungshandlungen jedoch nicht geduldet werden;*** in diesem Zusammenhang sollten sensible Sicherheitsinformationen nicht für andere Zwecke als die Verhütung von Unfällen und Störungen verwendet werden; ***wenngleich jedoch bestimmte Daten streng vertraulich bleiben müssen, ist es sowohl für die Angehörigen der Opfer als auch zur Ermöglichung einer bestmöglichen Rechtspflege wichtig, dass die Justizbehörde auf bestimmte Daten und Sachverhalte zugreifen kann, die im Zusammenhang mit justiziellen Ermittlungen von Nutzen sind.***

Dies ist durch entsprechende Verfügungen zu gewährleisten, damit die Vertraulichkeit der Informationen auch nach dem Tätigwerden der Justizbehörden geschützt wird.

Die Mitgliedstaaten sollten Rechtsvorschriften erlassen, durch die der Missbrauch von sensiblen sicherheitsrelevanten Informationen verhindert wird.

Begründung

Das Prinzip der ‚just culture‘ muss Erwähnung finden. Es wirkt sich anerkanntermaßen positiv auf die Flugsicherheit aus.

Obgleich es zwischen der Sicherheitsuntersuchung und der gerichtlichen Ermittlung keine vollkommene Undurchsichtigkeit geben darf, sollten nur bestimmte Daten der Justizbehörde übermittelt werden können. Es muss eindeutig festgelegt werden, welche Daten das sind.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(17a) Durch einen Unfall werden Fragen aufgeworfen, die verschiedene und manchmal widerstreitende öffentliche Interessen bzw. Anliegen betreffen wie die Verhütung künftiger Unfälle und eine angemessene Rechtsprechung. Diese Interessen bzw. Anliegen gehen über die Einzelinteressen der beteiligten Parteien und über den konkreten Vorfall hinaus. Zur Wahrung des übergeordneten öffentlichen Interesses ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen allen Interessen, einschließlich Sicherheit, Justiz und Schutz der Opfer sowie der beteiligten Personen erforderlich.

Begründung

Ein Unfall ist eine traumatische Erfahrung für die Opfer und ihre Familien sowie für die gesamte übrige Gesellschaft. Ein Unfall löst eine Reihe von Prozessen aus: Such- und Rettungsoperationen, Untersuchung des Unfalls und juristische Verfahren. Alle diese Prozesse tragen einem übergeordneten öffentlichen Interesse Rechnung. Die an diesen Prozessen Beteiligten arbeiten unter starkem Druck, um Ergebnisse vorzulegen. Alle Beteiligten sollten sich über die Bedeutung der anderen Prozesse im Klaren sein und nachteilige Interferenzen zwischen den Prozessen vermeiden, um das übergeordnete

öffentliche Interesse zu wahren.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 19 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19a) Bei mehreren Unfällen sind die technischen Schwierigkeiten bei der Bestimmung des Standorts der Luftfahrzeuge in Echtzeit, insbesondere über den Ozeanen, zutage getreten. Ferner können die in den Flugschreibern enthaltenen Daten derzeit erst abgerufen werden, nachdem die Schreiber gefunden und ausgewertet wurden. Fortschritte in der Forschung sowohl im Bereich der Echtzeit-Standortbestimmung der Luftfahrzeuge als auch beim Zugriff auf die in den Flugschreibern enthaltenen Daten, ohne dass es dazu deren physischer Anwesenheit bedarf, würden es ermöglichen, die den Untersuchungsbeauftragten zur Verfügung gestellten Mittel zur Ermittlung der Ursachen eines Unfalls in erheblichem Maße zu verbessern, ebenso wie die Fähigkeit zur Vermeidung wiederkehrender Störungen. Dies würde einen wichtigen Fortschritt für die Flugsicherheit darstellen. In diesem Sinne sollte das vom gemeinsamen Unternehmen SESAR betriebene Projekt Optimi gefördert werden und es sollten angemessene finanzielle Mittel dafür bereitgestellt werden.

Begründung

Diese Initiative, die eine erhebliche Verbesserung der Ortung von Luftfahrzeugen und des Zugriffs auf die in den Flugschreibern enthaltenen Informationen ermöglichen kann, muss gefördert werden.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20

Vorschlag der Kommission

(20) Die Erfahrung hat gezeigt, dass *stimmige* Listen der Personen an Bord eines Luftfahrzeugs manchmal nur schwer in kurzer Zeit beschafft werden können **und dass** die Daten auf solchen Listen vor unautorisierter Verwendung oder Offenlegung geschützt werden **sollten**.

Geänderter Text

(20) Die Erfahrung hat gezeigt, dass *verlässliche* Listen der Personen an Bord eines Luftfahrzeugs manchmal nur schwer in kurzer Zeit beschafft werden können, **die Erfahrung hat aber auch gezeigt, dass es wichtig ist, eine Frist festzusetzen, von der an eine Liste bei dem Unternehmen angefordert werden kann. Ferner sollten** die Daten auf solchen Listen vor unautorisierter Verwendung oder Offenlegung geschützt werden.

Begründung

Bei mehreren Unfällen in jüngster Zeit wurde deutlich, dass eine solche Frist vorgesehen und auf europäischer Ebene festgelegt werden muss.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(20a) Es ist schwierig, rasch die richtige Person zu finden, die nach einem Unfall vom Tod eines Fluggasts unterrichtet werden muss. Im Interesse sowohl der Angehörigen der Opfer als auch der Luftfahrtunternehmen sollten Lösungen für diese problematische Situation vorgeschlagen werden.

Begründung

Hiermit ließe sich für die Angehörigen die Dauer der Ungewissheit verkürzen.

Änderungsantrag 15

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 21 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(21a) Die Bereitstellung von Hilfe für die Opfer, ihre Angehörigen oder Vereinigungen sollte von der eigentlichen Untersuchung des Unfalls getrennt sein. Die Stelle, die den Unfall untersucht, ist jedoch dafür verantwortlich, den Angehörigen der Opfer und den Überlebenden des Unfalls rechtzeitig einschlägige Informationen zur Verfügung zu stellen.

Begründung

Unfälle sind traumatische Ereignisse für die Überlebenden und die Angehörigen der Opfer. Es sollte eindeutig festgelegt sein, wer dafür zuständig ist, diesen Personen zu helfen und ihnen die erforderlichen Informationen zu geben – jedoch ohne dass die Ziele der Untersuchung gefährdet werden.

Änderungsantrag 16

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 21 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(21b) Die Art und Weise, wie auf einen Unfall und seine Folgen reagiert wird, ist entscheidend. Die Mitgliedstaaten und die Luftfahrtunternehmen sollten in der Lage sein, eine Flugzeugkatastrophe größeren Ausmaßes zu bewältigen; sowohl logistisch und finanziell als auch hinsichtlich der Beziehungen zu den Opfern und ihren Angehörigen. Ferner sollten die Sicherheitsuntersuchungsstellen der Kommunikation mit den Opfern und ihren Angehörigen besondere Aufmerksamkeit schenken. Schließlich sollte die Rolle der Vereinigungen von Angehörigen von Flugzeugunfallopfern anerkannt werden.

Begründung

Die Untersuchungsstellen müssen sich darum bemühen, dass die Angehörigen der Opfer nicht zuerst von den Medien informiert werden. Die zuständigen Stellen müssen zuerst die Familien und die Angehörigen unterrichten, um Irrtümern, die schlimme Folgen haben können, zuvorzukommen.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) Die Verarbeitung personenbezogener Daten in Anwendung dieser Verordnung sollte gemäß der Richtlinie 95/46/EG erfolgen.

Geänderter Text

(22) Die Verarbeitung personenbezogener Daten in Anwendung dieser Verordnung sollte gemäß der Richtlinie 95/46/EG erfolgen. ***In diesem Rahmen muss auf den Schutz der personenbezogenen Daten, ob sie nun im Rahmen der Untersuchung erhoben wurden oder die Fluggäste, die Opfer oder ihre Angehörigen betreffen, geachtet werden.***

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 24

Vorschlag der Kommission

(24) ***Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹ beschlossen werden. Die Kommission sollte insbesondere befugt werden, über die Geschäftsordnung und das Arbeitsprogramm des gemäß dieser Verordnung errichteten Netzes zu entscheiden.***

Geänderter Text

(24) ***Für die Annahme des Arbeitsprogramms des Netzes sowie für die Ausarbeitung von Empfehlungen des Netzes an die Kommission zu einem Aspekt, der mit der Ausarbeitung und Umsetzung der europäischen Politik und Regelung in Bezug auf die Untersuchungen und die Vermeidung von Unfällen in der Zivilluftfahrt sowie in Bezug auf die Unterstützung für die Opfer von Flugzeugunfällen und ihre Angehörigen zusammenhängt, sollten einheitliche Durchführungsbedingungen gewährleistet werden.***

Gemäß Artikel 291 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

werden allgemeine Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren, im Voraus gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren durch eine Verordnung angenommen.

Bis zum Erlass dieser neuen Verordnung gilt weiterhin der Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹ mit Ausnahme des nicht anwendbaren Regelungsverfahrens mit Kontrolle.

¹ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

¹ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Begründung

Diese Abänderungen werden durch das Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon notwendig, der die Regeln im Bereich der Ausschussverfahren ändert. Das Ausschussverfahren gilt vorübergehend weiter, bis die neue Verordnung gemäß der durch den Vertrag von Lissabon für Durchführungsrechtsakte eingeführten Regelung – Artikel 291 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) – angenommen ist.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 24 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Kommission sollte befähigt werden, in Bezug auf die Anpassung insbesondere der Änderungen im Rahmen von Anhang 13 des ICAO-Abkommens und der Begriffsbestimmungen gemäß Artikel 2 und des Anhangs dieser Verordnung an den technischen Fortschritt delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu erlassen. Es ist von besonderer Wichtigkeit, dass die Kommission bei ihren vorbereitenden

Arbeiten angemessene Konsultationen – auch auf Expertenebene – durchführt.

Begründung

Diese Änderung geht auf die Einführung des Verfahrens der „delegierten Rechtsakte“ im Rahmen des Vertrags von Lissabon (Artikel 290 AEUV) zurück. Hier handelt es sich um die Standardformulierung, die das Parlament in anderen Rechtsvorschriften für delegierte Rechtsakte verwendet.

Änderungsantrag 20

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1**

Vorschlag der Kommission

Ziel dieser Verordnung ist die Verbesserung der Flugsicherheit, indem ein hohes Effizienz- und Qualitätsniveau europäischer Sicherheitsuntersuchungen in der Zivilluftfahrt gewährleistet wird, deren ausschließlicher Zweck die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen ohne Klärung der Schuld- oder Haftungsfrage ist.

Geänderter Text

Ziel dieser Verordnung ist, **insbesondere durch Schaffung eines Netzes der Untersuchungsstellen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt**, die Verbesserung der Flugsicherheit, indem **unter anderem durch einen Austausch von Meinungen, Erfahrungen und Verfahrensweisen zwischen den Mitgliedern des Netzes** ein hohes Effizienz-, **Sorgfalts-** und Qualitätsniveau europäischer Sicherheitsuntersuchungen in der Zivilluftfahrt gewährleistet wird, deren ausschließlicher Zweck die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen ohne Klärung der Schuld- oder Haftungsfrage ist.

Durch die vorliegende Verordnung sollen ferner Regeln für die Verfügbarkeit der Liste aller Personen, die sich an Bord des verunglückten Luftfahrzeugs befunden haben, aufgestellt und die Unterstützung für die Opfer von Flugzeugunfällen und ihre Angehörigen verstärkt werden.

Begründung

Die Zielsetzung der Verordnung geht über die bloßen Sicherheitsuntersuchungen hinaus. Darüber hinaus sollen auch Fragen wie die Verfügbarkeit der Liste der an Bord befindlichen

Personen und die Unterstützung für die Opfer und ihre Angehörigen gemäß den Artikeln 22 und 23 der Verordnung berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Einleitung – Nummer 4

CE

Vorschlag der Kommission

(4) „**Ursachen**“ sind Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Unfall oder einer Störung geführt haben; die Ermittlung der **Ursachen** impliziert nicht die Feststellung einer Schuld oder einer administrativen, zivilrechtlichen oder strafrechtlichen Haftung;

Geänderter Text

(4) „**Faktoren**“ sind Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Unfall oder einer Störung geführt haben; die Ermittlung der **Faktoren** impliziert nicht die Feststellung einer Schuld oder einer administrativen, zivilrechtlichen oder strafrechtlichen Haftung;

Begründung

Die Verwendung des Begriffs „Ursache“ könnte gravierende rechtliche Probleme hervorrufen, da er zu verstehen gibt, dass eine Schuld und/oder Haftung vorliegt. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) hat anerkannt, dass die Sicherheitsterminologie und die rechtliche Terminologie voneinander getrennt werden müssen. Deshalb wird vorgeschlagen, den Begriff „Ursachen“ durch „Faktoren“ zu ersetzen. Der zutreffendste Begriff wäre „mitauslösender Faktor“, doch enthält der Verordnungsvorschlag weder diesen Begriff noch eine entsprechende Definition. Bis eine Definition des „mitauslösenden Faktors“ vorliegt, sollte „Ursachen“ durch „Faktoren“ ersetzt werden. Wichtig: Dies erfordert die Ersetzung des Begriffs „Ursachen“ durch den Begriff „Faktoren“ im übrigen Text des Vorschlags für eine Verordnung (Erwägung 10, Artikel 2 Absatz 12, 9.2(e) und 13 Absatz 2).

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Nummer 12

Vorschlag der Kommission

(12) „Sicherheitsuntersuchung“ ist ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen, das die Sammlung und Auswertung von

Geänderter Text

(12) „Sicherheitsuntersuchung“ ist ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen, das die Sammlung und Auswertung von

Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der **Ursachen und/oder mitauslösenden** Faktoren und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfasst;

Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der **vorliegenden** Faktoren und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfasst;

Begründung

Die Verwendung des Begriffs „Ursache“ könnte gravierende rechtliche Probleme hervorrufen, da er zu verstehen gibt, dass eine Schuld und/oder Haftung vorliegt. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) hat anerkannt, dass die Sicherheitsterminologie und die rechtliche Terminologie voneinander getrennt werden müssen. Deshalb wird vorgeschlagen, den Begriff „Ursache“ durch „Faktoren“ zu ersetzen. In diesem Fall ist auch der Begriff „mitauslösende Faktoren“ missverständlich.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16a) „willentliche Handlung“ ist eine vorsätzliche Handlung, die mit dem Ziel begangen worden ist, einen Flugzeugunfall oder eine schwere Störung zu verursachen;

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 16 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16b) „Vorläufiger Bericht“ ist die Mitteilung zur raschen Verbreitung der Informationen, die in den ersten Phasen der Untersuchung gewonnen wurden.

Begründung

Nach jedem Unfall erwarten Öffentlichkeit und Opfer zu Recht, dass sie über das Vorgefallene informiert werden. Vorläufige Berichte sind eine weithin akzeptierte Möglichkeit für diejenigen, die die Untersuchung durchführen, vor der Vorlage des Abschlussberichts auf

kontrollierte Weise und ohne die Sicherheitsuntersuchungen zu gefährden eindeutige Informationen zu verbreiten.

Diese dem Anhang 13 des ICAO-Abkommens entnommene Begriffsbestimmung ist im Rahmen von Artikel 18 notwendig, um festzulegen, welche Arten von Dokumenten veröffentlicht werden können.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Nummer 16 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16c) „Missbrauch von sicherheitsrelevanten Informationen“ ist die Verwendung solcher Informationen für andere Zwecke als jene, für die sie erfasst wurden, insbesondere die Verwendung der Informationen für disziplinarische, zivilrechtliche, verwaltungsrechtliche und strafrechtliche Verfahren gegen Betriebspersonal und/oder die Weitergabe von Informationen an die Öffentlichkeit.

Begründung

Der Schutz sicherheitsrelevanter Informationen vor Missbrauch ist wichtig, um deren ständige Verfügbarkeit zu gewährleisten, da die Verfügbarkeit solcher Informationen infolge der Verwendung sicherheitsrelevanter Informationen für andere als Sicherheitszwecke künftig eingeschränkt werden kann, was sich negativ auf die Sicherheit auswirken würde. Diese Definition ist unmittelbar dem Anhang 13 des ICAO-Übereinkommens (E.1.1.5c) entnommen und mit Blick auf Erwägung 17 (AM 10) und Artikel 13 Absatz 3 (AM 57) wichtig.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Nummer 16 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16d) „unrechtmäßiger Eingriff“ ist eine Handlung oder der Versuch einer Handlung, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt und des Luftverkehrs beeinträchtigen kann, insbesondere die

widerrechtliche Inbesitznahme eines in der Luft befindlichen Luftfahrzeugs; widerrechtliche Inbesitznahme eines Luftfahrzeugs am Boden; Geiselnahme an Bord eines Luftfahrzeugs oder auf Flugplätzen; gewaltsames Eindringen in ein Luftfahrzeug, in einen Flughafen oder in das umzäunte Gelände einer Luftfahrtanlage; Einbringen einer Waffe, eines gefährlichen Geräts oder eines gefährlichen Stoffs an Bord eines Luftfahrzeugs oder in einen Flughafen zu kriminellen Zwecken; Weitergabe unwahrer Informationen, die die Sicherheit eines Luftfahrzeugs im Flug oder am Boden, von Fluggästen, von Mitgliedern der Besatzung, von Bodenpersonal oder der Öffentlichkeit in einem Flughafen oder auf dem eingezäunten Gelände einer Anlage der Zivilluftfahrt beeinträchtigen können;

Begründung

Es handelt sich um die offizielle Begriffsbestimmung der ICAO.

Änderungsantrag 27

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Nummer 16 e (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16e) „Angehörige“ sind die nächsten Verwandten oder Mitglieder des unmittelbaren Beziehungsumfelds der Person, die Opfer eines Unfalls oder einer schweren Störung geworden ist;

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Der Umfang der Sicherheitsuntersuchungen nach **Absatz 1** und das anzuwendende Verfahren werden von der Sicherheitsuntersuchungsstelle nach Maßgabe der Erkenntnisse, die sie zur Verbesserung der Sicherheit aus den Untersuchungen gewinnen will, festgelegt.

Geänderter Text

2. Der Umfang der Sicherheitsuntersuchungen nach **den Absätzen 1 und 3** und das anzuwendende Verfahren werden von der Sicherheitsuntersuchungsstelle nach Maßgabe der Erkenntnisse, die sie zur Verbesserung der Sicherheit aus den Untersuchungen gewinnen will, festgelegt.

Begründung

Unabhängig davon, ob sie verpflichtend sind oder nicht, muss dieser Absatz für alle von der Sicherheitsuntersuchungsstelle durchgeführten Untersuchungen gelten.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Die Sicherheitsuntersuchungsstellen müssen die Anonymität der an dem Unfall oder der Störung Beteiligten schützen.

Begründung

Die Sicherheitsuntersuchungsstellen müssen die Anonymität der an dem Unfall oder der Störung Beteiligten schützen.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. Die Sicherheitsuntersuchungen nach Absatz 1 und Absatz 3 dürfen auf keinen Fall darauf abzielen, die Schuld- oder

4. Die Sicherheitsuntersuchungen nach Absatz 1 und Absatz 3 dürfen auf keinen Fall darauf abzielen, die Schuld- oder

Haftungsfrage zu klären. Sie sind **getrennt und ohne Präjudizierung** von Justiz- oder Verwaltungsverfahren zur Feststellung des Verschuldens oder der Haftung durchzuführen.

Haftungsfrage zu klären. Sie sind **unabhängig** von Justiz- oder Verwaltungsverfahren **oder finanziellen Interessen** zur Feststellung des Verschuldens oder der Haftung durchzuführen.

Begründung

Die Ziele der Justiz- oder Verwaltungsverfahren unterscheiden sich voneinander und stehen mitunter im Widerspruch zu den Zielen der Untersuchung. Die Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchung ist von entscheidender Bedeutung für die Bewahrung des besonderen Charakters der beiden Verfahren und das übergeordnete öffentliche Interesse.

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass Sicherheitsuntersuchungen von einer ständigen Untersuchungsstelle für die Sicherheit der Zivilluftfahrt (nachstehend „Sicherheitsuntersuchungsstelle“) oder unter ihrer Aufsicht ohne Einflussnahme von außen durchgeführt werden.

Geänderter Text

1. Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass Sicherheitsuntersuchungen von einer ständigen Untersuchungsstelle für die Sicherheit der Zivilluftfahrt (nachstehend „Sicherheitsuntersuchungsstelle“), **die in der Lage ist, selbständig eine umfassende Sicherheitsuntersuchung durchzuführen**, oder unter ihrer Aufsicht ohne Einflussnahme von außen durchgeführt werden.

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4a. Zur Unterrichtung der Öffentlichkeit über das allgemeine Sicherheitsniveau veröffentlichen die Sicherheitsuntersuchungsstellen jährlich einen Sicherheitsbericht. Diese Auswertung muss einfach und verständlich abgefasst sein und deutlich

machen, ob erhöhte Sicherheitsrisiken bestehen. Die Informationsquellen werden in dieser Auswertung nicht offen gelegt.

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 5 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

5. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle wird so ausgestattet, dass sie ihre Aufgaben unabhängig wahrnehmen kann; sie muss hierfür über ausreichende Mittel verfügen.

Geänderter Text

5. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle wird **durch den jeweiligen Mitgliedstaat** so ausgestattet, dass sie ihre Aufgaben unabhängig wahrnehmen kann; sie muss hierfür über ausreichende Mittel verfügen.

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 5 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) die Sicherheitsuntersuchungsstelle verfügt über mindestens einen Untersuchungsbeauftragten, der bei einem größeren Flugunfall die Funktion des Untersuchungsleiters ausüben kann;

Geänderter Text

(c) die Sicherheitsuntersuchungsstelle verfügt über mindestens einen **verfügbaren** Untersuchungsbeauftragten, der bei einem größeren Flugunfall die Funktion des Untersuchungsleiters ausüben kann;

Begründung

Die Formulierung „einen Untersuchungsbeauftragten“ ist nicht präzise genug, denn dieser Untersuchungsbeauftragte kann im Urlaub oder unerreichbar sein; die Formulierung „einen verfügbaren Untersuchungsbeauftragten“ ist zweckdienlicher.

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Zur Anwendung der Absätze 1 und 2

Geänderter Text

3. Zur Anwendung der Absätze 1 und 2

werden die Sicherheitsuntersuchungsstellen durch das in Artikel 7 genannte Netz *unterstützt*.

können die Sicherheitsuntersuchungsstellen durch das in Artikel 7 genannte Netz *unterstützt werden. Das Netz muss insbesondere der Behörde, die dies beantragt, die Liste der Untersuchungsbeauftragten und Ausrüstungen bereitstellen, die in den anderen Mitgliedstaaten verfügbar sind und eingesetzt werden können, um die Sicherheitsuntersuchungsstelle, die eine Untersuchung durchführt, zu unterstützen.*

Begründung

Dass die Stelle, die dies wünscht, die bei den Sicherheitsuntersuchungsstellen der anderen Mitgliedstaaten vorhandenen Ressourcen in Erfahrung bringen kann, trägt zu erhöhter Transparenz bei und ermöglicht es der Stelle, die die Untersuchung durchführt, sich an das Untersuchungsamt zu wenden, das am ehesten in der Lage ist, ihren Bedarf zu decken.

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Ia. Das Netz strebt eine qualitative Verbesserung und mehr Unabhängigkeit der von den Sicherheitsuntersuchungsstellen durchgeführten Untersuchungen an. Es muss eine bessere Sicherheit des Luftverkehrs ermöglichen, indem es für die Untersuchungsmethoden und die Ausbildung der Untersuchungsbeauftragten hohe Standards festlegt.

Begründung

Das Netz muss den Behörden der 27 Mitgliedstaaten helfen, Sicherheitsuntersuchungen von hoher Qualität durchzuführen, und in der Europäischen Union anspruchsvolle Standards festlegen. Es geht nicht darum, sich auf die leistungsfähigsten Stellen zu konzentrieren, sondern das allgemeine Niveau anzuheben, damit jede Stelle fähig ist, eine Sicherheitsuntersuchung wirksam und in völliger Unabhängigkeit durchzuführen.

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Das Netz *koordiniert und stärkt die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zwischen den Sicherheitsuntersuchungsstellen der Mitgliedstaaten und erleichtert die Zusammenarbeit zwischen ihnen, der Kommission und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (nachstehend „EASA“), unter anderem durch Einrichtung einer Reihe zentraler Funktionen.*

Geänderter Text

2. *Um die in Absatz 1 a festgelegten Ziele zu erreichen, ist das Netz insbesondere dafür verantwortlich*

(a) Empfehlungen auszuarbeiten und die europäischen Organe zu allen Aspekten, die mit der Ausarbeitung und Umsetzung der europäischen Politik und Regelung in Bezug auf die Untersuchungen und die Vermeidung von Unfällen in der Zivilluftfahrt sowie in Bezug auf die Unterstützung für die Opfer von Flugzeugunfällen und ihre Angehörigen zusammenhängen, zu beraten;

(b) die Weitergabe von Informationen zu entwickeln, die für die Verbesserung der Sicherheit nützlich sind, und eine strukturierte Zusammenarbeit einerseits zwischen den Sicherheitsuntersuchungsstellen und andererseits zwischen diesen Stellen und der Kommission, der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (nachstehend „EASA“) und den nationalen Zivilluftfahrtbehörden aktiv zu fördern;

(c) die Maßnahmen zur Ausbildung und Schulung der Untersuchungsbeauftragten zu koordinieren;

(d) ein Verzeichnis bewährter Praktiken zu erstellen und eine europäische Methodik für Sicherheitsuntersuchungen zu erarbeiten;

(e) die Untersuchungskapazitäten der Sicherheitsuntersuchungsstellen insbesondere durch Entwicklung und Verwaltung eines Rahmens, der die gemeinsame Nutzung von Material ermöglicht, zu verstärken.

Begründung

Um im Vergleich zur derzeitigen Situation einen echten zusätzlichen Nutzen herbeizuführen, sollten die Aufgaben, die das Netz erfüllen muss, definiert werden. So sollte das Netz nicht nur den Informationsaustausch fördern, sondern auch die Ausbildung der Untersuchungsbeauftragten verbessern, die Sicherheitsuntersuchungsstellen überprüfen oder auch die europäischen Gesetzgeber in Bezug auf Untersuchungen von Unfällen in der Zivilluftfahrt beraten. Diese Aufgabenliste ist nicht erschöpfend. Der vorliegende Änderungsantrag soll der Liste den Aufgabenbereich der Schulung hinzufügen, um den Ausbildungsstand der Untersuchungsbeauftragten zu verbessern.

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Das Netz berät die nationalen und gemeinschaftlichen Institutionen und kann Empfehlungen zu allen Aspekten im Zusammenhang mit der Entwicklung und Umsetzung der Politik und Regelung für die Untersuchung von Unfällen in der Zivilluftfahrt **abgeben**.

Geänderter Text

3. Wenn das Netz eine Empfehlung für die Kommission zu einem Aspekt im Zusammenhang mit der Entwicklung und Umsetzung der europäischen Politik und Regelung für die Untersuchung und Vermeidung von Unfällen in der Zivilluftfahrt **sowie mit der Unterstützung der Opfer von Flugunfällen und ihrer Angehörigen ausarbeitet, befasst die Kommission den in Artikel 24 genannten Ausschuss**.

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Das Netz nimmt sein Mandat in transparenter und unabhängiger Weise

Geänderter Text

4. Das Netz nimmt sein Mandat in transparenter und unabhängiger Weise

wahr. Seine Mitglieder holen Anweisungen von öffentlichen oder privaten Stellen, die die Unabhängigkeit von Sicherheitsuntersuchungen beeinträchtigen könnten, weder ein, noch nehmen sie solche entgegen.

wahr. Seine Mitglieder holen Anweisungen von öffentlichen oder privaten Stellen, die die Unabhängigkeit von Sicherheitsuntersuchungen beeinträchtigen könnten, weder ein, noch nehmen sie solche entgegen, **noch dürfen sie von ihnen verlangt werden.**

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Das Netz **legt** dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission einen jährlichen Bericht über seine Tätigkeiten **vor**. Der Bericht wird veröffentlicht.

Geänderter Text

5. Das Netz **erstellt** einen jährlichen Bericht über seine Tätigkeiten und **übermittelt ihn dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission zur Kenntnisnahme. In diesem Bericht müssen insbesondere die Ergebnisse der Umsetzung des in Artikel 8 Absatz 4 genannten jährlichen Arbeitsprogramms und ihre Auswirkungen auf die Verbesserung der Flugsicherheit in der Union erläutert werden. Der jährliche Bericht muss ferner an die europäischen Organe gerichtete Empfehlungen zu den Fragen enthalten, die das Netz als für die Verbesserung der Flugsicherheit, sei es auf europäischer oder internationaler Ebene, wesentlich erachtet.** Der Bericht wird veröffentlicht.

Begründung

Der jährliche Bericht des Netzes muss es den europäischen Organen ermöglichen, über die Vorschläge des Netzes im Bereich der Flugsicherheit unterrichtet zu sein und gegebenenfalls entsprechend zu handeln.

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Arbeiten des Netzes werden gemäß seiner Geschäftsordnung organisiert. Das Netz wählt **unter seinen Mitgliedern** einen **Vorsitzenden** für einen Zeitraum von **längstens fünf** Jahren. **Die Amtszeit des Vorsitzenden kann** verlängert werden.

Geänderter Text

1. Die Arbeiten des Netzes werden gemäß seiner Geschäftsordnung organisiert. **Der Vorsitz im Netz wird in demselben turnusmäßigen Wechsel wie der Rat von jedem seiner Mitglieder geführt.** Das Netz wählt einen **Koordinator** für einen Zeitraum von **drei** Jahren, **der** verlängert werden kann. **Der Koordinator kann ein Mitglied des Netzes, ein Mitglied einer Sicherheitsuntersuchungsstelle in einem Mitgliedstaat oder eine Person, die über anerkannte Erfahrung im Bereich von Untersuchungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt verfügt, sein.**

Begründung

In der derzeitigen Version des Netzes, der informellen Gruppierung der nationalen Untersuchungsstellen (CEASIA), wird der Vorsitz von jeder Sicherheitsuntersuchungsstelle reihum gemäß dem halbjährlich wechselnden Vorsitz des Rates geführt. Dadurch kann sich jede Stelle unabhängig davon, ob sie einflussreich oder eher von bescheidener Bedeutung ist, in das Netz einbringen. Um diesen turnusmäßigen Vorsitz auszugleichen, sollte jedoch ein stabileres Amt geschaffen werden: das des Koordinators, der sich dann ganz der Erfüllung der Aufgaben des Netzes widmen kann.

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Der Koordinator legt in Absprache mit dem Vorsitzenden die Tagesordnung der Sitzungen des Netzes fest.

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Kommission und die EASA werden zu allen Sitzungen des Netzes und seiner Sachverständigenarbeitsgruppen eingeladen und können sich dort vertreten lassen, sofern nicht der Vorsitzende des Netzes auf der Grundlage der in der Geschäftsordnung festgelegten Kriterien entscheidet, dass die Teilnahme einen Interessenkonflikt hinsichtlich der Aufgaben der Sicherheitsuntersuchungsstellen bewirken würde.

Geänderter Text

2. Die Kommission und die EASA werden zu allen Sitzungen des Netzes und seiner Sachverständigenarbeitsgruppen eingeladen und können sich dort vertreten lassen, sofern nicht der Vorsitzende ***oder der Koordinator*** des Netzes auf der Grundlage der in der Geschäftsordnung festgelegten Kriterien entscheidet, dass die Teilnahme einen Interessenkonflikt hinsichtlich der Aufgaben der Sicherheitsuntersuchungsstellen bewirken würde. ***Diese Entscheidung ist ausreichend zu dokumentieren.***

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Untersuchungsstellen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt in europäischen Drittländern, die die in dieser Verordnung festgelegten Grundsätze anwenden, sind zur Beteiligung an den Arbeiten des Netzes berechtigt. Das Netz kann auch Beobachter von Untersuchungsstellen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt von Drittländern und andere Sachverständige zu seinen Sitzungen einladen.

Geänderter Text

5. Untersuchungsstellen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt in europäischen Drittländern, die die in dieser Verordnung festgelegten Grundsätze anwenden, sind zur Beteiligung an den Arbeiten des Netzes berechtigt, ***sofern nicht der Vorsitzende oder der Koordinator des Netzes etwas anderes beschließt.*** Das Netz kann auch Beobachter von Untersuchungsstellen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt von Drittländern und andere Sachverständige zu seinen Sitzungen einladen.

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 8

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

8. Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates. **entfällt**

Begründung

Hierzu wurde ein eigener neuer Artikel (Artikel 23 a) eingefügt, der diesen Punkt aufgreift.

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 9

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

9. Die Geschäftsordnung des Netzes und sein Arbeitsprogramm werden gemäß dem Verfahren des Artikels 24 beschlossen. Der **Vorsitzende** des Netzes legt der Kommission **den Entwurf der** Geschäftsordnung und des Arbeitsprogramms vor.

9. Die Geschäftsordnung des Netzes und sein Arbeitsprogramm werden **unter Berücksichtigung der dem Netz in Artikel 7 Absatz 2 zugewiesenen Aufgaben beschlossen. Das Arbeitsprogramm wird** gemäß dem Verfahren des Artikels 24 beschlossen. Der **Koordinator** des Netzes legt der Kommission **die** Geschäftsordnung und **den Entwurf** des Arbeitsprogramms vor.

Begründung

Das Arbeitsprogramm des Netzes muss weitgehend auf den dem Netz zugewiesenen Aufgaben beruhen. Dieser Änderungsantrag ist eine geänderte Fassung von Änderungsantrag 30, die dessen Anpassung hinsichtlich des Ausschussverfahrens dient.

Änderungsantrag 47

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Beteiligung der EASA an
Sicherheitsuntersuchungen

Geänderter Text

Beteiligung der EASA **und der nationalen
Zivilluftfahrtbehörden** an
Sicherheitsuntersuchungen

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

1. **Die** Sicherheitsuntersuchungsstellen der Mitgliedstaaten **laden die EASA ein**, sich **im Bereich ihrer Zuständigkeit** vertreten zu lassen und teilzunehmen

Geänderter Text

1. **Im Bereich ihrer jeweiligen Zuständigkeiten werden die EASA und die nationalen Zivilluftfahrtbehörden von den** Sicherheitsuntersuchungsstellen der Mitgliedstaaten **eingeladen**, sich vertreten zu lassen und teilzunehmen

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) an Sicherheitsuntersuchungen, die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durchgeführt werden; die die Untersuchung leitende Sicherheitsuntersuchungsstelle gibt **der EASA** die ihr zur Verfügung stehenden Informationen in Einklang mit Absatz 2 weiter;

Geänderter Text

(a) an Sicherheitsuntersuchungen, die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durchgeführt werden; die die Untersuchung leitende Sicherheitsuntersuchungsstelle gibt **ihnen** die ihr zur Verfügung stehenden Informationen in Einklang mit Absatz 2 weiter;

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) als **Sachverständiger** bei einer Sicherheitsuntersuchung, die in einem Drittland durchgeführt wird und bei der eine Sicherheitsuntersuchungsstelle eines Mitgliedstaats eingeladen wird, einen akkreditierten Vertreter zu benennen; der akkreditierte Vertreter gibt der EASA die ihm zur Verfügung stehenden Informationen in Einklang mit Absatz 2 weiter.

Geänderter Text

(b) als **Berater** bei einer Sicherheitsuntersuchung, die in einem Drittland durchgeführt wird und bei der eine Sicherheitsuntersuchungsstelle eines Mitgliedstaats eingeladen wird, einen akkreditierten Vertreter zu benennen; der akkreditierte Vertreter gibt der EASA **und den nationalen Zivilluftfahrtbehörden im Bereich ihrer Zuständigkeiten** die ihm zur Verfügung stehenden Informationen in Einklang mit Absatz 2 weiter.

Begründung

Der Terminus „Berater“ entspricht dem in Anhang 13 der ICAO verwendeten Begriff.

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

2. Die in Absatz 1 genannten Rechte der EASA umfassen die Berechtigung zur Teilnahme **in jeder Hinsicht an der Untersuchung** unter der Aufsicht des Untersuchungsleiters und **insbesondere** die Berechtigung,

Geänderter Text

2. Die in Absatz 1 genannten Rechte der EASA **und der nationalen Zivilluftfahrtbehörden** umfassen die Berechtigung zur Teilnahme unter der Aufsicht des Untersuchungsleiters und die Berechtigung,

Änderungsantrag 52

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die EASA **unterstützt** die Untersuchung, bei der **sie**

Geänderter Text

3. Die EASA **und die nationalen Zivilluftfahrtbehörden unterstützen** die

teilnahmeberechtigt *ist*, durch die Bereitstellung von Informationen, Sachverständigen und Ausrüstungen, die von der die Untersuchung leitenden Sicherheitsuntersuchungsstelle gemäß Absatz 1 Buchstabe a oder von dem akkreditierten Vertreter gemäß Absatz 1 Buchstabe b angefordert werden.

Untersuchung, bei der *sie* teilnahmeberechtigt *sind*, durch die Bereitstellung von Informationen, Sachverständigen und Ausrüstungen, die von der die Untersuchung leitenden Sicherheitsuntersuchungsstelle gemäß Absatz 1 Buchstabe a oder von dem akkreditierten Vertreter gemäß Absatz 1 Buchstabe b angefordert werden. **Die EASA und die nationalen Zivilluftfahrtbehörden dürfen die Informationen, die sie im Rahmen der Untersuchung erhalten, ohne die Zustimmung der für die Untersuchung zuständigen Sicherheitsuntersuchungsstelle weder veröffentlichen noch für andere Zwecke als die Verbesserung der Flugsicherheit verwenden.**

Änderungsantrag 53

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle unterrichtet unverzüglich die Kommission, die EASA und die betroffenen **Mitgliedstaaten** vom Eintreten aller Unfälle und schweren Störungen, die ihr gemeldet werden.

Geänderter Text

2. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle unterrichtet unverzüglich die Kommission, die EASA, **die ICAO** und die betroffenen **Staaten** vom Eintreten aller Unfälle und schweren Störungen, die ihr gemeldet werden.

Begründung

Die Unterrichtung der ICAO ist internationaler Standard. Bei der Untersuchung von Unfällen sowie in allen die Luftfahrt betreffenden Bereichen sollte die EU stets die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten gemäß dem Übereinkommen von Chicago umfassend berücksichtigen.

Änderungsantrag 54

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 12 – Absatz 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) uneingeschränkten und ungehinderten Zugang zum Ort des Unfalls oder der Störung sowie zum Luftfahrzeug, zu seiner Ladung und zu Wrackteilen zu erhalten;

Geänderter Text

(a) **unverzüglich**, uneingeschränkten und ungehinderten Zugang zum Ort des Unfalls oder der Störung sowie zum Luftfahrzeug, zu seiner Ladung und zu Wrackteilen zu erhalten;

Begründung

Die Untersuchungsbeauftragten müssen schnellstmöglich Zugang zum Ort des Unfalls erhalten, um alle Beweismittel, die für die Analyse und die Ermittlung der für den Unfall wesentlichen Faktoren erforderlich sind, erheben und sicherstellen zu können.

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 12 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Der Untersuchungsleiter **räumt** seinen Sachverständigen und Beratern sowie den akkreditierten Vertretern und deren Sachverständigen und Beratern die in Absatz 2 aufgeführten Befugnisse in dem zu ihrer wirksamen Beteiligung an der Sicherheitsuntersuchung notwendigen Umfang **ein**. **Dies präjudiziert nicht die Befugnisse der von der Stelle, die die justizielle Untersuchung leitet, benannten Untersuchungsbeauftragten und Sachverständigen.**

Geänderter Text

3. Der Untersuchungsleiter **darf** seinen Sachverständigen und Beratern sowie den akkreditierten Vertretern und deren Sachverständigen und Beratern die in Absatz 2 aufgeführten Befugnisse in dem zu ihrer wirksamen Beteiligung an der Sicherheitsuntersuchung notwendigen Umfang **einräumen, auch wenn Artikel 13 zur Anwendung gelangt.**

Begründung

Dieser Absatz steht im Widerspruch zu Artikel 9, denn er weist den Beratern andere Rechte zu als dem Berater in Artikel 9 Absatz 2 zugewiesen sind. Es sollte sich vorzugsweise um eine Möglichkeit und nicht um eine Verpflichtung handeln.

Änderungsantrag 56

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Falls die Sicherheitsuntersuchungsstelle bei der Sicherheitsuntersuchung zu der Vermutung gelangt, dass bei dem Unfall oder der Störung ein unrechtmäßiger Eingriff vorlag, hat der Untersuchungsleiter die Justizbehörden unverzüglich davon in Kenntnis zu setzen; **auf deren Aufforderung ist die Kontrolle über die Unfallstelle an diese Behörden zu übertragen. Vorbehaltlich der Artikel 15 und 16 sind die bei der Sicherheitsuntersuchung erfassten einschlägigen Informationen diesen Behörden auf deren Antrag ebenfalls zu übermitteln.** Dies beeinträchtigt nicht das Recht der Sicherheitsuntersuchungsstelle, die Sicherheitsuntersuchung in Abstimmung mit den Behörden, **denen die Kontrolle über die Unfallstelle übertragen wurde,** fortzusetzen.

Geänderter Text

2. Falls die Sicherheitsuntersuchungsstelle bei der Sicherheitsuntersuchung zu der Vermutung gelangt **oder feststellt**, dass bei dem Unfall oder der Störung ein unrechtmäßiger Eingriff **oder eine willentliche Handlung** vorlag, hat der Untersuchungsleiter die Justizbehörden **oder gegebenenfalls die für die Sicherheit zuständigen Behörden** unverzüglich davon in Kenntnis zu setzen. Dies beeinträchtigt nicht das Recht der Sicherheitsuntersuchungsstelle, die Sicherheitsuntersuchung in Abstimmung mit den **vorstehend genannten** Behörden fortzusetzen.

Begründung

Das Vorliegen eines unrechtmäßigen Eingriffs enthebt die Behörden nicht der Notwendigkeit ordentlicher Sicherheitsuntersuchungen mit allen notwendigen Standards und Garantien. Die Untersuchungsbeauftragten informieren gleichwohl die Justizbehörden, wenn konkrete Anhaltspunkte dafür sprechen, dass ein unrechtmäßiger Eingriff vorliegt, damit das Gerichtsverfahren eingeleitet werden kann.

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Um eine ordnungsgemäße Koordinierung der Untersuchungen zu den **Ursachen von** Unfällen und Störungen zu gewährleisten, **arbeitet die**

Geänderter Text

3. Um eine ordnungsgemäße Koordinierung der Untersuchungen zu den **bei** Unfällen und Störungen **vorliegenden Faktoren** zu gewährleisten, **sorgen die**

Sicherheitsuntersuchungsstelle *mit* anderen Behörden *zusammen, insbesondere durch im Voraus getroffene Regelungen mit* Justiz- und Zivilluftfahrtbehörden, Such- und Rettungsdiensten und anderen Stellen, die voraussichtlich an der Untersuchung beteiligt sind.

Mitgliedstaaten auf der Grundlage im Voraus getroffener Regelungen für die gute Zusammenarbeit zwischen der Sicherheitsuntersuchungsstelle und anderen Behörden, wie Justiz- und Zivilluftfahrtbehörden, Such- und Rettungsdienste und anderen Stellen, die voraussichtlich an der Untersuchung beteiligt sind. Bei derartigen Regelungen ist die Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle zu wahren, und es ist dafür zu sorgen, dass die technische Untersuchung mit der gebotenen Sorgfalt sowie rasch und effizient durchgeführt wird. Diese Regelungen müssen ferner den in dieser Verordnung festgesetzten Regeln, beispielsweise den in Artikel 15 Absatz 2 Unterabsatz 2 dieser Verordnung genannten Regeln für die Übermittlung bestimmter Unterlagen, Rechnung tragen.

Die im Voraus getroffenen Regelungen betreffen unter anderem folgende Aspekte:

- a) Zugang zum Ort des Unfalls,*
- b) Sicherung von Beweismitteln und Zugang zu diesen,*
- c) Bereitstellung erster Informationen und laufende Unterrichtung über den Stand jedes Verfahrens,*
- d) Austausch von Informationen,*
- e) Verhütung des Missbrauchs von sicherheitsrelevanten Informationen,*
- f) Beilegung von Konflikten.*

Begründung

Es ist wichtig, dass jeder Mitgliedstaat über Regelungen verfügt, die es ermöglichen, für die Beziehungen zwischen seiner Sicherheitsuntersuchungsstelle und den anderen Stellen, die voraussichtlich an der Untersuchung beteiligt sind, Regeln festzulegen. In diese Regelungen müssen die in dieser Verordnung festgelegten einschlägigen Vorschriften, insbesondere hinsichtlich des Schutzes von im Rahmen der technischen Untersuchung erlangten Informationen, übernommen werden. Es ist wichtig, dass alle zuständigen Stellen, die möglicherweise mit einem Unfall zu tun haben, ab dem Zeitpunkt des Unfalls oder der schweren Störung wissen, welche Aufgabe sie bzw. die anderen zuständigen Stellen haben.

Die genannten Aspekte müssen auf jeden Fall abgedeckt sein, um eine ordnungsgemäße Abstimmung zu gewährleisten und zu verhindern, dass es zu Konflikten kommt. Die Erfahrung zeigt, dass Probleme in diesen Bereichen hätten vermieden werden können, wenn im Voraus Regelungen existiert hätten. Die Verwendung des Begriffs „Ursache“ könnte gravierende rechtliche Probleme hervorrufen, da er zu verstehen gibt, dass eine Schuld und/oder Haftung vorliegt. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) hat anerkannt, dass die Sicherheitsterminologie und die rechtliche Terminologie voneinander getrennt werden müssen. Deshalb wird vorgeschlagen, den Begriff „Ursachen“ durch „Faktoren“ zu ersetzen.

Änderungsantrag 58

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die zuständige Justizbehörde in einem Mitgliedstaat kann jedoch entscheiden, dass der Nutzen einer Weitergabe der in den Absätzen 1 und 2 genannten Unterlagen für andere gesetzlich zugelassene Zwecke die nachteiligen inländischen und internationalen Auswirkungen überwiegt, die eine solche Handlung für diese oder künftige Untersuchungen und das Sicherheitsmanagement in der Zivilluftfahrt haben kann, und dass ein überwiegendes öffentliches Interesse an deren Offenlegung besteht.

entfällt

Begründung

Anhand dieses Absatzes, der von der Kommission vorgeschlagen wurde, wird der Konflikt zwischen zwei öffentlichen Interessen deutlich: der Rechtsprechung (einschließlich der Vorlage von Beweismitteln vor Gericht) und der Sicherheit des Luftverkehrs (einschließlich des Schutzes von Daten und Quellen zur Erfassung und Analyse aller Beweismittel zur Verhütung künftiger Unfälle). Die Justizbehörden haben hier eigene Interessen und können den Konflikt allein nicht lösen. Deshalb sind eindeutige Parameter nötig, nach denen entschieden wird, wann ein Interesse nach Auffassung der Gesellschaft über ein anderes gestellt werden sollte. Diese Parameter werden in einem neuen Absatz von Artikel 15 vorgeschlagen.

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 15 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Hat die Justizbehörde in einem Mitgliedstaat über die in Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a, b und c genannten Unterlagen hinaus Kenntnis von einer im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung erlangten Information, so kann sie diese Information nur offenlegen, wenn sie den entsprechenden Beweis mittels der ihr im Rahmen des Justizverfahrens zur Verfügung stehenden Verfahren erbringen kann. Andernfalls bleibt diese Information vertraulich.

Jedoch können die in den Absätzen 1 und 2 genannten sicherheitsrelevanten Daten als Beweismittel verwendet, zur Einsichtnahme angefordert oder beschlagnahmt werden, wenn sie eine strafrechtliche Untersuchung im Fall eines unrechtmäßigen Eingriffs betreffen.

Begründung

Dieser Änderungsantrag ergänzt die Bestimmungen über die Weitergabe von Informationen an die Justiz, damit die beteiligten Personen uneingeschränkt an der Sicherheitsuntersuchung mitwirken können und somit die Ursachen eines Unfalls ermittelt werden können. Wenn die Justizbehörden eine Information verwenden wollen, müssen sie dafür die Beweislast tragen. Wenn sie beispielsweise Kenntnis von Hinweisen erhalten, die von ausländischen Untersuchungsbeauftragten stammen, können sie ein internationales Rechtshilfeersuchen einsetzen, um sie im Rahmen des Justizverfahrens zu beschaffen.

Mit diesem neuen Absatz werden eindeutige Kriterien festgelegt, um zu entscheiden, wann sicherheitsrelevante Informationen, die bei der Untersuchung eines Unfalls gewonnen wurden, an die Justizbehörden weitergeleitet werden können und wann das öffentliche Interesse der Justiz über das Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs zu stellen ist. Ziel der Untersuchung eines Unfalls ist die Erfassung von Daten und Zeugenaussagen der beteiligten Parteien, die jeweils vertraulich sind. Wenn der Untersuchungsbeauftragte nicht sicherstellen kann, dass die Zeugenaussagen oder Daten nicht in einem Justiz- oder Verwaltungsverfahren verwendet werden, werden die beteiligten Parteien nicht vertraulich aussagen. Andererseits hat der Richter ein legitimes Interesse darin, Recht zu sprechen. In diesem Änderungsantrag werden eindeutige Parameter vorgeschlagen, mit deren Hilfe die Justizbehörden entscheiden können, wann ein Interesse nach Auffassung der Gesellschaft über ein anderes gestellt werden sollte.

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2b. Wenn sicherheitsrelevante Daten in einem Strafverfahren gemäß Absatz 2a als Beweismittel verwendet werden, so sind die Grundrechte der betroffenen Personen, insbesondere das Recht auf Schutz der Privatsphäre und das Recht auf ein faires Verfahren, zu wahren. Es werden nur die Daten weitergegeben, die für das Strafverfahren unbedingt nötig sind, die übrigen Daten werden von der Untersuchungsstelle weitestgehend geschützt.

Wenn sicherheitsrelevante Daten in einem Strafverfahren gemäß Absatz 2a als Beweismittel verwendet werden, so können die Informationen, die eine Person im Rahmen der Untersuchung eines Unfalls bereitgestellt hat, nicht gegen diese Person verwendet werden.

Begründung

Sicherheitsrelevante Daten sind geschützt, um vertrauliche Aussagen zu gewährleisten. Die Erfassung personenbezogener Daten am Arbeitsplatz ist nach den europäischen Rechtsvorschriften nicht zulässig. Die Erfassung sicherheitsrelevanter Daten stellt eine Ausnahme von diesem Verbot dar, insoweit als Flugzeugbesatzungen, Fluglotsen usw. dem nur zugestimmt haben, wenn es um Zwecke der Erhöhung der Sicherheit des Luftverkehrs geht. Wenn die sicherheitsrelevanten Daten für Zwecke des vorgeschlagenen neuen Absatzes 4 verwendet werden, sind die Rechte der beteiligten Parteien in bestmöglicher Weise zu schützen. Darüber hinaus sind die Beteiligten durch das Recht auf ein faires Verfahren, einschließlich des Rechts, sich nicht selbst belasten zu müssen, geschützt. In Artikel 6 der Europäischen Menschenrechtskonvention wird das Recht auf ein faires Verfahren eingeräumt. Der Gerichtshof für Menschenrechte hat in seinem Urteil in der Rechtssache Saunders ./ VK (Rechtssache 43/1994/490/572) festgestellt, dass unter Zwang von einer Person erlangte Informationen in einem Strafverfahren nicht gegen diese Person verwendet werden dürfen (Recht, sich nicht selbst belasten zu müssen). Allerdings ist die Verweigerung von Informationen nach dem vorgeschlagenen Artikel 2 strafbar. Deshalb muss festgelegt werden, dass sämtliche Informationen, die im Rahmen der Untersuchung des Unfalls gegeben wurden, nicht gegen die Person verwendet werden dürfen, die diese Informationen erteilt hat.

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3. Die EASA beteiligt sich am Austausch und der Auswertung von Informationen, die der Richtlinie 2003/42/EG unterliegen, und erhält Online-Zugang zu allen Informationen, die in der zentralen Datenbank enthalten sind, die nach der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission eingerichtet wurde. Dieser Zugang umfasst Informationen, in denen der Betreiber und das Luftfahrzeug, das Gegenstand einer Ereignismeldung ist, unmittelbar angegeben sind. Die EASA gewährleistet die Vertraulichkeit dieser Informationen und beschränkt deren Nutzung auf das zur Wahrnehmung ihrer sicherheitsbezogenen Verpflichtungen strikt notwendige Maß.

entfällt

Begründung

Dies ist nicht der geeignete Ort, um auf die Frage von Ereignismeldungen einzugehen. Zu diesem Punkt wird ein eigener neuer Artikel (Artikel 21 a) vorgeschlagen. Darin werden die Bestimmungen dieses Absatzes aufgegriffen.

Änderungsantrag 62

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Ausgenommen mit Zustimmung aller betroffenen Besatzungsmitglieder werden Cockpit-Stimmen- und – Bildaufzeichnungen und deren Abschriften nicht für andere Zwecke als die Sicherheitsuntersuchung verfügbar gemacht oder genutzt.

1. Cockpit-Stimmen- und - Bildaufzeichnungen und deren Abschriften *werden* nicht für andere Zwecke als die Sicherheitsuntersuchung verfügbar gemacht oder genutzt, *es sei denn, die Sicherheitsuntersuchungsstelle stellt fest, dass eine willentliche Handlung oder ein*

***unrechtmäßiger Eingriff zu dem Unfall
geführt hat.***

Begründung

Es muss darauf hingewiesen werden, dass bei Vorliegen eines unrechtmäßigen Eingriffs oder einer willentlichen Handlung das Justizverfahren Vorrang hat.

Änderungsantrag 63

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 16 – Absatz 1 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***1a. Aus den Stimmen- oder Bild-
Aufzeichnungen aus dem Cockpit und
ihren Abschriften hervorgehende
Informationen, die im Rahmen der
Sicherheitsuntersuchung nicht
sachdienlich sind, insbesondere
diejenigen, die das Privatleben betreffen,
unterliegen einem uneingeschränkten
Schutz und dürfen weder weitergegeben
noch offengelegt werden.***

Begründung

Es ist wichtig zu gewährleisten, dass nur die für die Sicherheitsuntersuchung sachdienlichen Informationen verwendet werden dürfen; alle Informationen persönlicher Art dürfen beispielsweise nicht an die Justizbehörde weitergegeben und nicht veröffentlicht werden.

Änderungsantrag 64

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 16 – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Die Aufzeichnungen der ***Flugschreiber*** werden nicht für andere Zwecke als die Sicherheitsuntersuchung verfügbar gemacht oder genutzt, ausgenommen in Fällen, in denen solche ***Unterlagen***

(a) ausschließlich für Lufttüchtigkeits- oder Instandhaltungszwecke verwendet werden

2. Die Aufzeichnungen der ***Flugdaten*** werden nicht für andere Zwecke als die Sicherheitsuntersuchung verfügbar gemacht oder genutzt, ausgenommen in Fällen, in denen solche ***Aufzeichnungen***

(a) ausschließlich für Lufttüchtigkeits- oder Instandhaltungszwecke verwendet werden

oder

(b) anonymisiert werden **oder**

(c) nach sicheren Verfahren offengelegt werden.

und

(b) anonymisiert werden **und**

(c) nach sicheren Verfahren offengelegt werden.

Begründung

Die Bedingungen für die Offenlegung müssen sämtlich erfüllt sein, um eine unsachgemäße Verwendung der sicherheitsrelevanten Informationen zu verhindern. Daten, die für Lufttüchtigkeits- oder Instandhaltungszwecke offengelegt werden, sind zu anonymisieren und nach sicheren Verfahren offenzulegen. Nur so ist gewährleistet, dass die verfügbar gemachten Daten nicht für andere Zwecke verwendet werden. Der Begriff „sichere Verfahren“ ist nicht definiert und nicht eindeutig. Die verschiedenen Gruppen der betroffenen Personen sollten Protokolle entwickeln, in denen festgelegt ist, was unter einem sicheren Verfahren zu verstehen ist. Die Informationen des Flugschreibers können auch auf andere Weise verfügbar gemacht werden.

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Um die Unabhängigkeit der Untersuchung von Unfällen zu schützen und die uneingeschränkte Mitwirkung der zur Bereitstellung einschlägiger Informationen befähigten Personen an der Untersuchung sicherzustellen, sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die Verwendung von Aufzeichnungen und Sicherheitsinformationen aus der Untersuchung von Unfällen in Justizverfahren das Recht der betreffenden Personen auf Privatsphäre und auf ein gerechtes Verfahren nicht verletzt. Dabei ist in jedem Fall das Recht, nicht zur eigenen Anklage beizutragen, zu wahren.

Änderungsantrag 66

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Der Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle, die die Sicherheitsuntersuchung leitet, übermittelt Informationen, die für die Verhütung von Unfällen oder schweren Störungen von Belang sind, den für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zuständigen Behörden, den für die Herstellung oder Instandhaltung von Luftfahrzeugen oder Luftfahrzeug-ausrüstungen zuständigen Personen und den Personen oder Stellen, die für den Betrieb von Luftfahrzeugen oder die Ausbildung von Personal zuständig sind.

Geänderter Text

2. Der Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle, die die Sicherheitsuntersuchung leitet, übermittelt Informationen, die für die Verhütung von Unfällen oder schweren Störungen von Belang sind, den für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zuständigen Behörden, ***insbesondere der EASA***, den für die Herstellung oder Instandhaltung von Luftfahrzeugen oder Luftfahrzeugausrüstungen zuständigen Personen und den Personen oder Stellen, die für den Betrieb von Luftfahrzeugen oder die Ausbildung von Personal zuständig sind.

Änderungsantrag 67

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Der Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle ist berechtigt, ***Opfer und deren Angehörige oder Zusammenschlüsse zu informieren oder*** Informationen zu veröffentlichen über die Tatsachenfeststellungen und den Fortgang der Sicherheitsuntersuchung und etwaige ***vorläufige Schlussfolgerungen*** und/oder ***Empfehlungen***, sofern dies die Untersuchungsziele nicht beeinträchtigt.

Geänderter Text

3. Der Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle ist berechtigt, Informationen zu veröffentlichen über die Tatsachenfeststellungen und den Fortgang der Sicherheitsuntersuchung und etwaige ***Zwischenberichte*** und ***Sicherheitsempfehlungen***, sofern dies die Untersuchungsziele nicht beeinträchtigt ***und die Vorschriften über den Schutz personenbezogener Daten uneingeschränkt eingehalten werden.***

Begründung

Diese Terminologie ist präziser und steht eher im Einklang mit den in Anhang 13 des ICAO-Abkommens verwendeten Termini.

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Bevor er die in Absatz 3 genannten Informationen veröffentlicht, teilt der Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle den Opfern und deren Angehörigen oder Zusammenschlüssen diese Informationen mit. Er übermittelt ihnen insbesondere die Zwischenberichte und den endgültigen Untersuchungsbericht, sofern diese Personen dafür gesorgt haben, dass sie erreichbar sind.

Begründung

Die Angehörigen der Opfer dürfen nicht über die Medien informiert werden. Sie sollten einen bevorzugten Zugang zu den Informationen erhalten, bevor diese veröffentlicht werden.

Änderungsantrag 69

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 20 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Während der Sicherheitsuntersuchung empfiehlt die Sicherheitsuntersuchungsstelle in einem datierten Übermittlungsschreiben an die betroffenen Unternehmen, einschließlich solcher in anderen Mitgliedstaaten oder Drittstaaten, etwaige Maßnahmen zur Unfallverhütung, die nach ihrer Auffassung unverzüglich zu ergreifen sind.

1. Während der Sicherheitsuntersuchung empfiehlt die Sicherheitsuntersuchungsstelle ***nach angemessener Konsultation aller zuständigen Seiten, einschließlich der EASA, des Herstellers des betroffenen Flugzeugs und des Betreibers***, in einem datierten Übermittlungsschreiben an die betroffenen Unternehmen, einschließlich solcher in anderen Mitgliedstaaten oder Drittstaaten, etwaige Maßnahmen zur Unfallverhütung, die nach ihrer Auffassung unverzüglich zu ergreifen sind.

Änderungsantrag 70

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 21 a (neu) – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 21a Ereignismeldungen

Begründung

Die Frage der Ereignismeldungen ist wichtig, daher muss ihr besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Tatsächlich werden die im ECCAIRS enthaltenen Informationen derzeit auf europäischer Ebene nicht ausgewertet. Durch ihre Auswertung könnte man aber Tendenzen aufdecken und Maßnahmen treffen, um zu vermeiden, dass ein Unfall geschehen kann.

Änderungsantrag 71

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 21 a (neu) – Absatz 1 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Die EASA beteiligt sich in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten regelmäßig am Austausch und der Auswertung von Informationen, die der Richtlinie 2003/42/EG unterliegen, und erhält Online-Zugang zu allen Informationen, die in der zentralen Datenbank enthalten sind, die nach der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 eingerichtet wurde. Dieser Zugang umfasst Informationen, in denen der Betreiber und das Luftfahrzeug, das Gegenstand einer Ereignismeldung ist, unmittelbar angegeben sind. Die EASA gewährleistet die Vertraulichkeit dieser Informationen gemäß dem geltenden Recht und beschränkt deren Nutzung auf das zur Wahrnehmung ihrer sicherheitsbezogenen Verpflichtungen strikt notwendige Maß. Diese Informationen dürfen ausschließlich für die Verhütung künftiger Unfälle und

Störungen und nicht zur Klärung der Schuld- oder Haftungsfrage verwendet werden.

Begründung

Die Frage der Ereignismeldungen ist wichtig, daher muss ihr besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Tatsächlich werden die im ECCAIRS enthaltenen Informationen derzeit auf europäischer Eben nicht ausgewertet. Durch ihre Auswertung könnte man aber Tendenzen aufdecken und Maßnahmen treffen, um zu vermeiden, dass ein Unfall geschehen kann.

Änderungsantrag 72

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 21 a (neu) – Absatz 2 (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Die EASA wertet in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten regelmäßig die in Absatz 1 genannten Informationen aus, insbesondere um wichtige Tendenzen in der Entwicklung der Flugsicherheit zu ermitteln. Wenn bei der Auswertung dieser Informationen zutage tritt, dass eine erhebliche Anzahl wiederholter Ereignisse vorliegt, muss eine eingehendere Auswertung dieser Ereignisse stattfinden, die es gegebenenfalls ermöglicht, die geeigneten Sicherheitsmaßnahmen zu treffen und insbesondere Lufttüchtigkeitsanweisungen zu erteilen.

Begründung

Die Frage der Ereignismeldungen ist wichtig, daher muss ihr besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Tatsächlich werden die im ECCAIRS enthaltenen Informationen derzeit auf europäischer Eben nicht ausgewertet. Durch ihre Auswertung könnte man aber Tendenzen aufdecken und Maßnahmen treffen, um zu vermeiden, dass ein Unfall geschehen kann.

Änderungsantrag 73

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 21 a (neu) – Absatz 3 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Die Ergebnisse der in Absatz 2 genannten Auswertungen sind an alle Flugsicherheitsbehörden in der Union und an die Kommission weiterzuleiten.

Änderungsantrag 74

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 21 a (neu) – Absatz 4 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4a. Im Rahmen der Absätze 1 und 2 kann die EASA vom Netz oder von den Behörden der Mitgliedstaaten alle erforderlichen Zusatzinformationen anfordern.

Änderungsantrag 75

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Verfügbarkeit von Passagierlisten

Verfügbarkeit von Passagierlisten und
Verbindungsaufnahme zu den Angehörigen

Änderungsantrag 76

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Luftfahrtunternehmen der **Gemeinschaft**

1. Luftfahrtunternehmen der **EU** und

und Luftfahrtunternehmen, die von einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, für das der Vertrag Anwendung findet, abfliegen, wenden Verfahren an, **die es ermöglichen**, innerhalb **einer Stunde**, nachdem das Eintreten eines Unfalls eines Luftfahrzeugs mitgeteilt wurde, eine Liste aller Personen an Bord dieses Luftfahrzeugs zu erstellen.

Luftfahrtunternehmen, die von einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, für das der Vertrag Anwendung findet, abfliegen **oder dort landen**, wenden Verfahren an, **um unverzüglich, in jedem Fall jedoch** innerhalb **von zwei Stunden**, nachdem das Eintreten eines Unfalls eines Luftfahrzeugs mitgeteilt wurde, eine Liste aller Personen an Bord dieses Luftfahrzeugs **sowie eine Aufstellung der an Bord befindlichen gefährlichen Güter, die eine Gefahr für die Gesundheit der Bevölkerung oder die Umwelt darstellen können**, zu erstellen.

Begründung

Es ist nicht gerechtfertigt, dass nur Abflüge aus der EU betroffen sein sollen; auch Flüge in die Europäische Union müssen einbezogen werden.

Mit dieser Änderung sollen die Wartezeiten verkürzt werden, bis in Erfahrung zu bringen ist, wer an Bord des verunglückten Flugzeugs gegangen ist. Andererseits sollte das Luftfahrtunternehmen auch über die Ladung informieren, wenn sich gefährliche Güter im Flugzeug befinden.

Änderungsantrag 77

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Um eine rasche Unterrichtung der Angehörigen der Fluggäste von der Anwesenheit ihrer Angehörigen an Bord des verunglückten Flugzeugs zu ermöglichen, bieten die Luftfahrtunternehmen und die Reisebüros den Reisenden die Möglichkeit, den Namen und die Adresse einer Kontaktperson für den Fall eines Unfalls anzugeben. Diese Informationen dürfen nur im Fall eines Unfalls verwendet werden; sie werden nicht an Dritte weitergegeben und dürfen nicht zu geschäftlichen Zwecken verwendet werden.

Begründung

Wenn sich ein Unfall ereignet, gehen bei der Luftfahrtgesellschaft Tausende von Anrufen ein, und es ist oft schwierig, die Person zu ermitteln, die darüber zu unterrichten ist, dass ein Passagier ums Leben gekommen ist. Diese Zeit der Unsicherheit ist für die Angehörigen der Opfer extrem belastend. Eine Verpflichtung der Luftfahrtunternehmen, die Passagiere aufzufordern, bei der Reservierung eine Kontaktperson für den Fall eines Unfalls anzugeben, könnte diese Wartezeit verringern. Sie muss allerdings mit Garantien für den Schutz personenbezogener Daten einhergehen.

Änderungsantrag 78

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 22 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Liste darf nicht öffentlich zugänglich sein, bevor die Angehörigen aller Passagiere von den zuständigen Stellen informiert wurden. Die Mitgliedstaaten können entscheiden, die Liste vertraulich zu behandeln.

Geänderter Text

3. Die Liste darf nicht öffentlich zugänglich sein, bevor die Angehörigen aller Passagiere von den zuständigen Stellen informiert wurden **und ihre Zustimmung erteilt haben**. Die Mitgliedstaaten können entscheiden, die Liste vertraulich zu behandeln.

Begründung

Die Liste darf nicht öffentlich zugänglich sein, bevor alle Beteiligten von den zuständigen Stellen informiert worden sind.

Änderungsantrag 79

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 22 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

4. Die Verarbeitung der in der Liste enthaltenen Daten erfolgt unbeschadet der Richtlinie 95/46/EG.

Geänderter Text

entfällt

Begründung

Hierzu wurde ein eigener neuer Artikel (Artikel 23 a) eingefügt, der diesen Punkt aufgreift.

Änderungsantrag 80

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass auf nationaler Ebene **ein** Plan für die Unterstützung der Opfer von Unfällen in der Zivilluftfahrt und ihrer Angehörigen **erstellt wird**.

Geänderter Text

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass auf nationaler Ebene **für den Fall, dass ein Flugunfall eintritt, ein Notfallplan aufgestellt wird. Dieser Plan muss einer Reihe gemeinsamer Grundsätze der Mitgliedstaaten entsprechen, damit eine möglichst umfassende und einheitliche Behandlung solcher Fälle auf europäischer Ebene sichergestellt ist.**

Der Notfallplan umfasst insbesondere einen Plan für die Unterstützung der Opfer von Unfällen in der Zivilluftfahrt und ihrer Angehörigen und einen Plan zur unverzüglichen Aktivierung der Rettungsdienste des Flughafens für den Fall, dass sich der Unfall beim Start oder bei der Landung in einem Mitgliedstaat ereignet.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Einzelidentifizierung sämtlicher Opfer unverzüglich nach gründlichen und eindeutigen Methoden durchgeführt wird.

Begründung

Europaweit müssen bestimmte gemeinsame Grundsätze für die Erstellung der Notfallpläne eingehalten werden, um bis zu einem gewissen Grad eine Gleichbehandlung solcher kritischer Fälle in der gesamten Union zu gewährleisten.

Der nationale Notfallplan muss für den Fall, dass sich ein Unfall auf dem Flughafen ereignet, insbesondere die Frage der Schnelligkeit und Effektivität der auf dem Flughafen stationierten Rettungsdienste berücksichtigen. Dies ist sehr wichtig und kann die Rettung von Menschenleben ermöglichen.

Gegebenenfalls ist die Identifizierung von Todesopfern mittels bewährter wissenschaftlicher Verfahren der beste Dienst, der Opfern und Angehörigen erwiesen werden kann. Diese Identifizierung muss möglichst rasch erfolgen, ohne dass dabei die Gründlichkeit und Genauigkeit auf der Strecke bleiben.

Änderungsantrag 81

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 – Absatz 1a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass alle in ihrem Hoheitsgebiet registrierten Luftfahrtunternehmen über einen Plan für die Unterstützung der Opfer und ihrer Angehörigen verfügen. Diese Pläne müssen insbesondere die psychologische Betreuung der Opfer und ihrer Angehörigen vorsehen und es dem Unternehmen ermöglichen, einen Unfall großen Ausmaßes zu bewältigen. Die Mitgliedstaaten prüfen die Unterstützungspläne der in ihrem Hoheitsgebiet registrierten Luftfahrtunternehmen. Die Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten, die die Union anfliegen, müssen ebenfalls über einen Plan verfügen, der den Bedürfnissen der Opfer und ihrer Angehörigen gerecht wird, und diesen Plan den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, die sie anfliegen, übermitteln.

Begründung

Wenn sich ein Unfall ereignet, ist das Luftfahrtunternehmen der erste Ansprechpartner, an den sich die Angehörigen der Passagiere wenden. Folglich müssen die Mitgliedstaaten überprüfen, dass die in ihrem Hoheitsgebiet registrierten Luftfahrtunternehmen ebenfalls über einen angemessenen Krisenplan verfügen. Die Unternehmen aus Drittstaaten müssen ebenfalls über einen solchen Plan verfügen.

Änderungsantrag 82

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 – Absatz 1b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1b. Ereignet sich ein Unfall im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, so ist

dieser Staat für die Durchführung des Notfallplans gemäß Absatz 1 zuständig.

Änderungsantrag 83

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 – Absatz 1 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1 c. Wenn sich ein Unfall ereignet und ein Mitgliedstaat für die Untersuchung zuständig oder der Registrierungsstaat des Luftfahrtunternehmens ist, dessen Luftfahrzeug verunglückt ist, oder eine erhebliche Anzahl Staatsangehöriger an Bord des verunglückten Luftfahrzeugs hat, sieht der betreffende Mitgliedstaat die Benennung eines Referenten vor, der beauftragt wird, für die Opfer und ihre Angehörigen als Ansprech- und Auskunftsstelle zu fungieren. Dieser Referent kann der nationalen Sicherheitsuntersuchungsstelle angehören.

Begründung

Dieser Referent muss die bevorzugte Ansprechstelle für die Angehörigen der Opfer sein. Er kann die von den verschiedenen beteiligten Stellen eingehenden Informationen koordinieren, sie den Angehörigen der Fluggäste übermitteln, aber auch diese über die verschiedenen durchzuführenden Verfahren unterrichten.

Änderungsantrag 84

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Die die Union anfliegenden Luftfahrtunternehmen müssen die Vorschriften des Übereinkommens von Montreal zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen

***Luftverkehr anwenden, selbst wenn ihr
Registrierungsstaat dieses
Übereinkommen nicht ratifiziert hat.***

Begründung

Die europäischen Reisenden müssen unabhängig davon, welches Unternehmen sie benutzen, durch das Übereinkommen von Montreal geschützt sein.

Änderungsantrag 85

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 a (neu) – Überschrift**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 23a

***Zugang zu Dokumenten und Schutz
personenbezogener Daten***

Begründung

Der Frage des Schutzes personenbezogener Daten muss besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Änderungsantrag 86

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 a (neu) – Absatz 1 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***1a. Die Bestimmungen dieser Verordnung
gelten unbeschadet der Verordnung (EG)
Nr. 1049/2001 des Europäischen
Parlaments und des Rates¹.***

¹*ABl. L 145 vom 31.05.01, S. 43.*

Änderungsantrag 87

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 a (neu) – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten unbeschadet der Richtlinie 95/46/EG und der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates¹.

¹ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1.

Begründung

Der Frage des Schutzes personenbezogener Daten muss besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Änderungsantrag 88

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 24 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 24a Anpassung an den technischen Fortschritt

1. Um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen, kann die Kommission mittels delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 24 b und unter Einhaltung der in den Artikeln 24 c und 24 d festgelegten Bedingungen Anpassungen der Begriffsbestimmungen in Artikel 2 sowie der Bestimmungen des Anhangs dieser Verordnung vornehmen, wobei sie insbesondere den am Anhang 13 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt vorgenommenen Änderungen Rechnung trägt.

2. Beim Erlass dieser delegierten Rechtsakte handelt die Kommission nach den Bestimmungen dieser Verordnung.

Begründung

Diese Änderung geht auf die Einführung des Verfahrens der „delegierten Rechtsakte“ im Rahmen des Vertrags von Lissabon (Artikel 290 AEUV) zurück. Hier handelt es sich um die Standardformulierung, die das Parlament in anderen Rechtsvorschriften für delegierte Rechtsakte verwendet.

Änderungsantrag 89

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 24 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 24b

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 24 a genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung übertragen. Die Befugnisübertragung verlängert sich automatisch um den gleichen Zeitraum, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widerruft die Übertragung gemäß Artikel 24 c.

2. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, teilt sie diesen dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig mit.

3. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in den Artikeln 24c und 24d genannten Bedingungen übertragen.

Begründung

Diese Änderung geht auf die Einführung des Verfahrens der „delegierten Rechtsakte“ im Rahmen des Vertrags von Lissabon (Artikel 290 AEUV) zurück. Hier handelt es sich um die Standardformulierung, die das Parlament in anderen Rechtsvorschriften für delegierte Rechtsakte verwendet.

Änderungsantrag 90

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 24 c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 24c

Widerruf der Befugnisübertragung

1. Die Befugnisübertragung nach Artikel 24 a kann jederzeit vom Europäischen Parlament oder vom Rat widerrufen werden.

2. Das Organ, das ein internes Verfahren eingeleitet hat, um zu entscheiden, ob die Befugnisübertragung widerrufen werden soll, bemüht sich, das andere Organ und die Kommission innerhalb einer angemessenen Frist vor der endgültigen Beschlussfassung zu unterrichten und nennt dabei die übertragenen Befugnisse, die widerrufen werden könnten, sowie die etwaigen Gründe für einen Widerruf.

3. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnisse. Der Beschluss wird unmittelbar oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt. Er wird im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Begründung

Diese Änderung geht auf die Einführung des Verfahrens der „delegierten Rechtsakte“ im Rahmen des Vertrags von Lissabon (Artikel 290 AEUV) zurück. Hier handelt es sich um die Standardformulierung, die das Parlament in anderen Rechtsvorschriften für delegierte Rechtsakte verwendet.

Änderungsantrag 91

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 24 d (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 24d

Einwände gegen delegierte Rechtsakte

1. Das Europäische Parlament oder der Rat können gegen den delegierten Rechtsakt innerhalb einer Frist von zwei Monaten ab dem Datum der Mitteilung Einwände erheben. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

2. Haben bis zum Ablauf dieser Frist weder das Europäische Parlament noch der Rat Einwände gegen den delegierten Rechtsakt erhoben, wird der delegierte Rechtsakt im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und tritt zu dem darin vorgesehenen Datum in Kraft. Der delegierte Rechtsakt kann vor Ablauf dieser Frist im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden und in Kraft treten, falls das Europäische Parlament und der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben.

3. Erhebt das Europäische Parlament oder der Rat Einwände gegen einen delegierten Rechtsakt, so tritt dieser nicht in Kraft. Das Organ, das Einwände erhebt, begründet seine Einwände gegen den delegierten Rechtsakt.

Begründung

Diese Änderung geht auf die Einführung des Verfahrens der „delegierten Rechtsakte“ im Rahmen des Vertrags von Lissabon (Artikel 290 AEUV) zurück. Hier handelt es sich um die Standardformulierung, die das Parlament in anderen Rechtsvorschriften für delegierte Rechtsakte verwendet.

Änderungsantrag 92

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 25 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten legen Regeln für Sanktionen bei Verstößen gegen

RR\827728DE.doc

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten legen Regeln für Sanktionen bei Verstößen gegen

59/70

PE439.970v04-00

Bestimmungen dieser Verordnung fest. **Die** vorgesehenen Sanktionen **müssen** wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein und insbesondere die Sanktionierung jeder Person ermöglichen, die entgegen dieser Verordnung

Bestimmungen dieser Verordnung fest. **Unbeschadet des Rechts, sich nicht selbst belasten zu müssen, müssen die** vorgesehenen Sanktionen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein und insbesondere die Sanktionierung jeder Person ermöglichen, die entgegen dieser Verordnung

Begründung

In Artikel 6 der Europäischen Menschenrechtskonvention wird das Recht auf ein faires Verfahren eingeräumt. Der Gerichtshof für Menschenrechte hat in seinem Urteil in der Rechtssache Saunders ./ VK (Rechtssache 43/1994/490/572) festgestellt, dass unter Zwang von einer Person erlangte Informationen in einem Strafverfahren nicht gegen diese Person verwendet werden dürfen (Recht, sich nicht selbst belasten zu müssen). Allerdings ist die Verweigerung von Informationen nach dem vorgeschlagenen Artikel 25 strafbar. Deshalb dürfen sämtliche Informationen, die im Rahmen der Untersuchung des Unfalls gegeben wurden, nicht gegen die Person verwendet werden, die diese Informationen erteilt hat.

Änderungsantrag 93

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 26 a (neu) – Absatz 1 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 26a

Änderung der Verordnung

Diese Verordnung wird spätestens vier Jahre nach ihrem Inkrafttreten überprüft. Zu diesem Zweck bewertet die Kommission unter anderem auf der Grundlage einer umfassenden Konsultation der Beteiligten und des Netzes die Durchführung dieser Verordnung und legt spätestens fünf Jahre nach ihrem Inkrafttreten einen schriftlichen Überprüfungsbericht vor, der gegebenenfalls auch Vorschläge für legislative Änderungen umfasst. Falls diese Verordnung geändert wird, ist das in Artikel 7 genannte Netz dafür zuständig, vorab eine Stellungnahme abzugeben. Die Stellungnahme des Netzes wird der Kommission, dem Rat, dem Europäischen

*Parlament, den Mitgliedstaaten und der
EASA übermittelt.*

BEGRÜNDUNG

1. Hintergrund

Der Luftverkehr nimmt seit mehreren Jahren ständig zu.

Trotz bedeutender Verbesserungen im Bereich der Sicherheit geht mit dieser Zunahme das Risiko von Flugzeugunfällen einher.

In diesem Zusammenhang ist es von ausschlaggebender Bedeutung, dass die Unfälle von einer unabhängigen Stelle untersucht werden, wodurch die Mängel im Sicherheitsbereich ermittelt und Korrekturmaßnahmen ermöglicht werden.

Die europäische Rechtsvorschrift, die derzeit die Untersuchung der Unfälle regelt, ist die Richtlinie von 1994.¹

Seit dieser Text verfasst wurde, hat sich der Luftverkehrsmarkt beträchtlich entwickelt und ist komplexer geworden.

Durch neue Akteure, wie etwa die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA), die für die Zulassung von Luftfahrzeugen in der EU zuständig ist, und die festgestellten Unterschiede bei den Untersuchungskapazitäten der Mitgliedstaaten wurde es notwendig, eine neue Rechtsvorschrift vorzulegen.²

2. Das Netz der Untersuchungsstellen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt

Die Schaffung eines Netzes der nationalen Untersuchungsstellen sollte es ermöglichen, die Unterschiede bei den Untersuchungskapazitäten in der EU abzubauen.

Es könnte auch die Qualität der Untersuchungen verbessern und einen Rechtsrahmen für die Zusammenarbeit zwischen den nationalen Untersuchungsstellen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt bilden.

Dies dürfte somit zur Verbesserung der Flugsicherheit beitragen.

Die Umstände lassen derzeit zwar die Schaffung eines europäischen Amtes für Sicherheitsuntersuchungen nicht zu, Ihre Berichterstatterin möchte aber dennoch weiter gehen, als dies die Kommission vorschlägt: Man müsste die Aufgaben des Netzes³ festlegen,

¹ Richtlinie 94/56/EG des Rates vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt (ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 14).

² Man sollte auch die Entwicklungen des Anhangs 13 („Untersuchung von Unfällen und Störungen der Luftfahrt“) des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt (7300/9) berücksichtigen, das auf internationaler Ebene regelt, welche Bestimmungen im Bereich der Untersuchung von Unfällen und Störungen bei Luftfahrzeugen gelten.

³ Diese Aufgaben könnten nach dem Muster festgelegt werden, das die Kommission in ihrer Folgeabschätzung vorschlägt (SEK(2009)1477, S. 43) und das es im Seeverkehr gibt mit dem Rahmen für die ständige Zusammenarbeit (Artikel 10 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom

was zu einem echten zusätzlichen Nutzen im Sicherheitsbereich führen würde.

Diese Aufgaben könnten insbesondere in Folgendem bestehen:

- Bereitstellung eines Rahmens und Erleichterung der gemeinsamen Nutzung von Material durch die Untersuchungsämter sowie die Bereitstellung von Inspektoren¹,
- Entwicklung der Weitergabe von Informationen, die für die Verbesserung der Sicherheit nützlich sind,
- Durchführung von Maßnahmen der Fortbildung von Untersuchungsbeauftragten,
- Erstellung eines Verzeichnisses bewährter Praktiken und Erarbeitung einer europäischen Methode der Untersuchung von Unfällen,
- Durchführung von Überprüfungen der Untersuchungsstellen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt.
- Man sollte sich auch über den angemessenen Rahmen Gedanken machen, um auf europäischer Ebene die Vorschläge umzusetzen, die das Netz zur Verbesserung der Flugsicherheit und der Untersuchungsmechanismen vorlegen würde.

3. Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA)

Die EASA² ist für die Zulassung von Luftfahrzeugen in der Gemeinschaft im Namen der Mitgliedstaaten zuständig. Sie ist ein wichtiger Akteur in der Flugsicherheit.

In der Richtlinie 94/56/EG³ konnte die EASA nicht berücksichtigt werden, weil sie vor ihrer Errichtung erlassen wurde. Diese Situation führt aber zu nicht hinnehmbaren Risiken im Bereich der Sicherheit⁴.

Deshalb gibt es gute Gründe dafür, dass in der neuen Verordnung ein klarer Rechtsrahmen für die Beteiligung der Agentur an den Sicherheitsuntersuchungen vorgesehen wird.

Ihre Berichterstatterin möchte drei konkrete Punkte ansprechen:

(a) Die Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchung

Auf keinen Fall dürfte der EASA durch die Verordnung die Möglichkeit eingeräumt werden, die Sicherheitsuntersuchung zu beeinflussen oder parallel zu dieser Untersuchung Ermittlungen durchzuführen.

23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 114).

¹ Beispiel für eine Maßnahme der Erleichterung des Austausches wäre die Schaffung eines Verzeichnisses der Einrichtungen und Ausrüstungsgegenstände, die den einzelnen nationalen Untersuchungsstellen zur Verfügung stehen, und erforderlichenfalls der Untersuchungsbeauftragten, die auf Unfälle spezialisiert sind, die sich unter besonderen Bedingungen ereignen (Meer, Berge, usw.).

² Geschaffen durch die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1).

³ Oben genannt

⁴ Wie in einer Prüfung der EASA durch die internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) bestätigt.

Da die Agentur für die Zulassung von Luftfahrzeugen zuständig ist, darf sie nämlich nicht gleichzeitig Richter und Partei sein.

Hier muss der Text absolut eindeutig sein.

(b) Die Bezeichnung

Da der Luftverkehr oft international ist, kann eine Sicherheitsuntersuchung auch außereuropäische Staaten betreffen.

In diesem Fall und aus Erwägungen der Rechtsicherheit ist es wichtig, dass der für die Bestimmung der Rolle der EASA bei der Untersuchung benutzte Begriff im Anhang 13 der ICAO¹ ausdrücklich definiert ist, der für die Untersuchungen auf internationaler Ebene gilt.

Dies ist für den im Verordnungsvorschlag² verwendeten Begriff „Sachverständiger“ nicht der Fall, was zu Unklarheiten führen könnte.

Deshalb sollte lieber eine zweifelsfreie Bezeichnung benutzt werden, wodurch sichergestellt würde, dass die Beteiligung der Agentur an den Untersuchungen nicht in Frage gestellt werden kann.

Der Begriff „Berater“³ wird im Allgemeinen für die Zulassungsstelle⁴ benutzt.

Ihre Berichterstatterin schlägt deshalb vor, dass die EASA in dieser Verordnung als „Berater“ hinsichtlich ihrer Beteiligung an den Sicherheitsuntersuchungen bezeichnet wird, und dass sie über die Rechte verfügt, die den Beratern nach dem Anhang 13 zukommen.

(c) Der Zugang der EASA zu Sicherheitsinformationen

Aus Erwägungen der Flugsicherheit muss die Agentur während der gesamten Untersuchung Zugang zu einschlägigen Informationen und den Sicherheitsempfehlungen haben, damit sie rasch Lufttüchtigkeitsanweisungen geben kann⁵.

Die Übermittlung von Informationen erfolgt aber weniger systematisch an die EASA als an die nationalen Zivilluftfahrtsbehörden.

Man müsste deshalb diesen Informationsfluss steuern und die für die Untersuchungen zuständigen Stellen ermuntern, enger mit der Agentur zusammenzuarbeiten.

¹ Oben genannt

² In Artikel 9 Absatz 1 des Verordnungsvorschlags (KOM(2009)611). Der Begriff „Sachverständiger“ taucht zweimal in dem vorstehend erwähnten Anhang 13 der ICAO auf, wird aber nicht definiert.

³ Kapitel 1 des Anhangs 13 des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt.

⁴ Vor allem in den Vereinigten Staaten ist dies so, wo die Federal Aviation Administration (FAA) „Berater“ („advisor“) des National Transportation Safety Board (NTSB) hinsichtlich des Anhangs 13 der ICAO bei Sicherheitsuntersuchungen von Flugzeugunfällen ist.

⁵ Artikel 20 der genannten Verordnung (EG) Nr. 216/2008.

4. Die Abstimmung der Untersuchungen

Es kommt häufig vor, dass neben der Sicherheitsuntersuchung ein oder mehrere justizielle Verfahren eingeleitet werden¹.

(a) Unabhängigkeit

Es sollte gewährleistet werden, dass die Untersuchungsbeauftragten arbeiten können, ohne bei dem Gericht die Genehmigung zu beantragen, Zugang zu den Beweismitteln zu bekommen oder sie untersuchen zu dürfen.

Offensichtlich sind bei einer rechtswidrigen Tat die Umstände anders, und der justiziellen Untersuchung muss Vorrang eingeräumt werden².

(b) Zugang zu sensiblen Informationen

Es ist unabdingbar, dass die am Unfall beteiligten Personen³ an der Sicherheitsuntersuchung mitarbeiten, damit die Unfallursachen festgestellt werden können.

Wenn sich diese Personen weigern, sich in den Sicherheitsuntersuchungen zu äußern, weil sie Angst haben, dass ihre Aussage ohne ihre Zustimmung an die Justiz übermittelt werden könnte, wird hierdurch ein Risiko für die Flugsicherheit geschaffen.

Andererseits muss man es ermöglichen, dass die Justiz ihre Arbeit verrichtet und dass die Angehörigen die Möglichkeit haben, die Haftungsfragen von einem Gericht klären zu lassen.

Deshalb müssen die Gerichte Zugang zu den entsprechenden Informationen haben.

Die Kommission schlägt vor, dass eine Reihe von Informationen geschützt wird, aber dass die Justiz zu ihnen Zugang haben kann, wenn dies durch ein „vorrangiges öffentliches Interesse“ gerechtfertigt ist⁴.

Allerdings ist der Begriff „vorrangiges öffentliches Interesse“ recht vage und kann in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich ausgelegt werden. Außerdem geht man häufig davon aus, dass es sich um ein vorrangiges öffentliches Interesse handelt, wenn der Unfall zum Tod eines Menschen führte.

Die sensiblen Informationen sind dann nicht mehr geschützt.

Ihre Berichterstatterin schlägt vor, dass alles, was sich auf die Feststellung der Tatsachen und

¹ Solche Untersuchungen sind voneinander unabhängig. Es scheint jedoch so, dass die Tatsachen, die von der für die technische Untersuchung zuständigen Stelle festgestellt werden, und ihre Schlussfolgerung starke Auswirkungen auf die gerichtlichen Ermittlungen haben, obgleich sich die technische Untersuchung nur auf die Sicherheit und nicht auf Haftungsfragen bezieht.

² Artikel 13 Absatz 2 des genannten Verordnungsvorschlags.

³ Überlebendes Personal, Fluglotsen, Betreiber von Luftfahrzeugen usw.

⁴ Artikel 15 Absatz 2 des genannten Verordnungsvorschlags.

die Auswertung der Beweise bezieht, an die Justiz übermittelt wird, wogegen die übrigen Daten vertraulich bleiben sollten.

5. Die Rechte der Opfer und ihrer Angehörigen

(a) Die Liste der Fluggäste

Die Kommission schlägt vor, dass das Unternehmen verpflichtet wird, die Liste innerhalb einer Stunde, nachdem das Eintreten eines Unfalls mitgeteilt wurde, erstellen zu können.

Die Berichterstatterin unterstützt diesen Vorschlag, wünscht aber, dass er nicht nur für Unternehmen aus der Union und solche, die aus der EU abfliegen, sondern auch für alle Unternehmen, die nach Europa kommen, gilt.

Es gibt keinen Grund, eine Diskriminierung zwischen den in die Union einreisenden Fluggästen je nach dem Unternehmen, das sie benutzen, zu schaffen.

(b) Informationen über vermisste Fluggäste

Wenn sich ein Unfall ereignet, gehen bei der Luftfahrtgesellschaft Tausende von Anrufen ein¹, und es ist oft schwierig, die Person zu ermitteln, die darüber zu unterrichten ist, dass ein Fluggast vermisst wird.

Diese Zeit der Unsicherheit ist für die Angehörigen der Opfer sehr schmerzhaft.

Ihre Berichterstatterin möchte eine Pflicht der Luftfahrtunternehmen einführen², die Passagiere aufzufordern, bei der Reservierung eine Kontaktperson für den Fall eines Unfalls anzugeben³.

(c) Unterstützung der Angehörigen

Die Kommission schlägt Folgendes vor: „Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass auf nationaler Ebene ein Plan für die Unterstützung der Opfer von Unfällen in der Zivilluftfahrt und ihrer Angehörigen erstellt wird.“⁴.

Wenn sich ein Unfall ereignet, ist aber das Unternehmen der erste Ansprechpartner, an den sich die Angehörigen der Passagiere wenden.

Ihre Berichterstatterin ist deshalb der Meinung, dass eine Pflicht der Mitgliedstaaten aufgenommen werden sollte, dafür zu sorgen, dass die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Luftfahrtgesellschaften ebenfalls über einen Krisenplan verfügen¹.

¹ Mehr als 20 000 Anrufe an einem einzigen Tag bei der Air France nach dem Verschwinden des Fluges AF 447 zwischen Rio und Paris am 31. Mai 2009.

² Wie das in den Vereinigten Staaten bereits der Fall ist.

³ Diese Informationen wären andere als diejenigen, die die Anforderung von Kontaktangaben im Falle von Änderungen des Zeitplans oder bei Annullierung des Fluges betreffen.

⁴ Artikel 23 des genannten Verordnungsvorschlags.

Außerdem sollte der für die Sicherheitsuntersuchung zuständige Staat einen Referenten bestimmen, der der erste Kontaktpunkt für die Angehörigen der Opfer wäre. Dieser Referent könnte die von den verschiedenen beteiligten Stellen eingehenden Informationen koordinieren, sie den Angehörigen der Passagiere übermitteln aber auch diese über die verschiedenen durchzuführenden Verfahren unterrichten².

Dies wäre eine wichtige Unterstützung für die Angehörigen der Opfer, die angesichts der zahlreichen Akteure und Verfahren oft hilflos sind, wo sie doch bereits den Schmerz über einen vermissten Angehörigen ertragen müssen.

Außerdem sollten Bestimmungen vorgesehen werden, durch die es den Angehörigen ermöglicht wird, an Insider-Informationen über den Ablauf der Sicherheitsuntersuchung zu gelangen und insbesondere Zwischenberichte und den endgültigen Untersuchungsbericht zu erhalten, bevor diese öffentlich zugänglich gemacht werden.

(d) Übereinkommen von Montreal³

Ihre Berichterstatterin ist der Auffassung, dass die europäischen Reisenden durch diese Regelungen unabhängig davon, um welches Unternehmen es geht, geschützt werden sollten und dass in der Verordnung die Pflicht für alle Unternehmen, die die Union bedienen wollen, die Bestimmungen des Übereinkommens von Montreal zu befolgen, verankert werden sollte.

6. Die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt

Die Kommission hat sich dafür entschieden, die Richtlinie 2003/42/EG⁴ nicht zu überarbeiten, da sie es für verfrüht hält, diese Rechtsvorschrift zu ändern. Im Verordnungsvorschlag wird allerdings auf sie Bezug genommen⁵.

Das System der Ereignismeldungen funktioniert allerdings nicht optimal.

Es ist nämlich so, dass nicht alle Mitgliedstaaten Daten in das Zentralregister des ECCAIRS eingeben⁶, das alle Ereignisse, die in der Union vorkommen, zusammenfassen muss.

¹ Diese Krisenpläne könnten sich an dem Rundschreiben 285/AN/166 der ICAO orientieren und müssten überprüft werden.

² Sicherheitsuntersuchung, unter Umständen justizielle Untersuchung, Leistung von Schadensersatz, Identifizierung der Leichen usw.

³ Das am 28. Juni 2004 in Kraft getretene Übereinkommen von Montreal zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr regelt vor allem die zivilrechtliche Haftung der Luftfahrtunternehmen für Schäden der Opfer von Flugunfällen und ihrer Angehörigen. 93 Staaten sind heute Vertragsparteien dieses Übereinkommens.

⁴ Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt (ABl. L 167 vom 4.7.2003, S. 23).

⁵ Artikel 15 Absatz 3 des genannten Verordnungsvorschlags.

⁶ Geschaffen durch die Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission vom 12. November 2007 zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Zusammenführung der gemäß der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ausgetauschten Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt in einem Zentralspeicher (ABl. L 294 vom 13.11.2007, S. 3).

Außerdem gibt es niemanden, der den Auftrag hat, die Daten im ECCAIRS auszuwerten.

Die Auswertung dieser Daten wäre aber für die Flugsicherheit sehr hilfreich¹.

Ihre Berichterstatterin möchte die in dem Verordnungsvorschlag vorgesehenen Bestimmungen weiterentwickeln, insbesondere um die EASA aufzufordern, in Zusammenarbeit mit den Staaten die im ECCAIRS enthaltenen Informationen auszuwerten und zu klassifizieren.

¹ Durch sie könnte man Wiederholungstendenzen bei Unfällen aufdecken und das Risiko von Unfällen vermindern, weil sie es ermöglichen würde, Sicherheitsempfehlungen zur Beseitigung der festgestellten Mängel abzugeben.

VERFAHREN

Titel	Untersuchung und Prävention von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt		
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	KOM(2009)0611 – C7-0259/2009 – 2009/0170(COD)		
Datum der Konsultation des EP	29.10.2009		
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 12.11.2009		
Berichterstatter(-in/-innen) Datum der Benennung	Christine De Veyrac 9.11.2009		
Prüfung im Ausschuss	1.3.2010	28.4.2010	31.5.2010
Datum der Annahme	1.6.2010		
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 39	–: 0	0: 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Ryszard Czarnecki, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Roberts Zīle		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Jean-Paul Basset, Spyros Danellis, Markus Ferber, Jelko Kacin, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Salvatore Tatarella, Sabine Wils		
Datum der Einreichung	10.6.2010		