



Sachstand

Statistische Angaben zu Störfällen in der Luftfahrt

Statistische Angaben zu Störfällen in der Luftfahrt

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 155/18
Abschluss der Arbeit: 29.11.2018
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

1. Fragestellung

Gefragt ist nach Zahlenmaterial zu Ausfällen von Transpondern, Radar und Generatoren insbesondere im Bereich der zivilen Luftfahrt in den letzten Jahren.

2. Rechtsrahmen für Meldepflichten in der zivilen Luftfahrt

Das **Luftfahrt-Bundesamt (LBA)** ist nationale zivile Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland und hat zusammen mit den anderen zuständigen nationalen Behörden (z. B. dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) oder den Landesluftfahrtbehörden) sowie auf europäischer Ebene der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) die Sicherheit in der zivilen Luftfahrt zu gewährleisten.¹

Angaben zu Unfällen, Störungen und Ereignissen in der Luftfahrt sind aufgrund der bestehenden Meldepflichten grundsätzlich ermittelbar. Überblickshaft lässt sich der Rechtsrahmen wie folgt umreißen:

Im Jahre 2014 hat das europäische Parlament und der Rat die **Verordnung (EU) Nr. 376/2014** über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt (**kurz „Meldeverordnung“**)² erlassen, mit der die weitere Gewährleistung eines hohen allgemeiner Sicherheitsstandards und die Verringerung der Zahl von Unfällen und Störungen mittels eines Meldesystems für Ereignisse der zivilen Luftfahrt verfolgt wird. Ein **Ereignis in der Luftfahrt** ist dabei definiert als sicherheitsbezogenes Vorkommnis, welches ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährden könnte (vgl. Art. 2 Nr. 7 Verordnung (EU) Nr. 376/2014).

In **Ergänzung zur Meldeverordnung** wurde die **Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018** zur Festlegung einer **Liste zur Einstufung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt**, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates meldepflichtig sind³, erlassen. Damit werden Ereignisse in der Luftfahrt auf europäischer Ebene gemeinsam klassifiziert.

1 Siehe auch, LBA (Hrsg.), Sicherheitsbericht 2017, S. 6, https://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/B/B33_Ereignismeldungen/Sicherheitsbericht_2017.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (letzter Abruf: 23.11.2018).

2 VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0376> (letzter Abruf: 23.11.18).

3 VERORDNUNGEN DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2015/1018 DER KOMMISSION vom 29. Juni 2015 zur Festlegung einer Liste zur Einstufung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates meldepflichtig sind, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R1018> (letzter Abruf: 23.11.2018).

Daneben regelt die **Verordnung (EU) Nr. 996/2010** des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die **Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt**⁴ den Umgang mit schwerwiegenderen Vorkommnissen in der zivilen Luftfahrt.

Weitere Bestimmungen zur Meldung von Ereignissen der zivilen Luftfahrt finden sich im nationalen Recht in der **Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO)**⁵.

Eine **Meldepflicht von Unfällen und Störungen gemäß Verordnung (EU) Nr. 996/2010** ergibt sich aus **§ 7 LuftVO**. Zuständige Meldestelle ist danach die **Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU)**.

§ 18 des Gesetzes über die Untersuchung von Unfällen und Störungen bei dem Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz - FIUUG) schreibt die **Dokumentation der Unfälle und Störungen in Untersuchungsberichten** durch die BFU vor.

Recherchierbar waren vorliegend die öffentlich **auf der Internetseite zugänglichen Informationen** der BFU. Dazu zählen u.a. die **Bulletins**, die regelmäßig, möglichst monatlich erscheinen und die im Berichtsmonat angezeigten Unfälle und schweren Störungen darstellen. Außerdem werden die soeben erwähnten **Untersuchungsberichte** nach Abschluss einer Untersuchung auf der Webseite veröffentlicht. Unter „Statistik“ sind die **Jahresberichte** der BFU sowie Studien und Tabellen abgelegt.

Die statistischen Übersichten der Jahresberichte enthalten keine Angaben zu den angefragten speziellen Ereignissen. Einzig über eine entsprechende **Stichwortrecherche** bei „Publikationen“⁶, z.B. mit „Transponder“, „Generator“, sind **Einzelbeispiele** für die hier in Rede stehenden Störfälle ermittelbar, so etwa zwei, allerdings ältere Fälle, in denen Probleme mit der Stromversorgung an Bord dokumentiert sind, abzurufen unter:

<https://www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Flugunfallinformationen/Berichte/V95%20-%20Flugunfallinfo%20Langzeitwirkung.pdf?blob=publicationFile>
(letzter Abruf: 23.11.2018)

<https://www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Flugunfallinformationen/Berichte/V84%20-%20Flugunfallinfo%20Vorzeichen.pdf?blob=publicationFile>
(letzter Abruf: 23.11.2018)

⁴ VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:295:0035:0050:DE:PDF> (letzter Abruf: 23.11.2018).

⁵ Luftverkehrs-Ordnung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 11. Juni 2017 (BGBl. I S. 1617) geändert worden ist, https://www.gesetze-im-internet.de/luftvo_2015/ (letzter Abruf: 23.11.2018).

⁶ Link: https://www.bfu-web.de/DE/Publikationen/publikationen_node.htm (letzter Abruf: 23.11.2018).

Während § 7 die Meldepflicht für Unfälle und Störungen regelt, konkretisiert **§ 9 LuftVO** die **Meldepflicht** - unterhalb der Schwelle des Unfalls oder der Störung - für ein Ereignis, das ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährdet hat oder, wenn keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden, gefährden würde (**sog sicherheitsrelevantes Ereignis**) und bestimmt hierfür das **LBA** als **zuständige Behörde**. Im Anhang 1 und 2 zu § 9 LuftVO sind die Ereignisse näher kategorisiert. Nach § 10 LuftVO hat das LBA zur Erfassung, Verarbeitung, Auswertung und Speicherung der ihm gemeldeten sicherheitsrelevanten Ereignisse ein **Melderegister** zu führen. Nach § 10 Abs. 4 LuftVO ermöglicht das LBA allen zuständigen Stellen, die für die Aufsicht in der Zivilluftfahrt oder für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt innerhalb der Europäischen Union eingerichtet und von den Mitgliedstaaten benannt sind, sowie der Europäischen Kommission den Zugriff auf die in der Ereignisdatei gespeicherten Informationen.

Auf diese Datenbank kann hier nicht zugegriffen werden. Recherchierbar war lediglich der auf der Website des LBA abrufbare neueste **Sicherheitsbericht von 2017**⁷, der aber keine statistischen Angaben zu den in Rede stehenden spezifischen Ereignissen enthält.

3. Weitergehende statistische Informationen

Ergänzend hat der Fachbereich WD 5 das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Beantwortung der Fragestellung unter 1. angesprochen⁸, in dessen Geschäftsbereich die nachgeordneten Behörden FSU und FBA liegen.

Das BMVi hat wie folgt geantwortet⁹:

„Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) ist die zuständige Stelle zur Speicherung von Ereignismeldungen ziviler Luftfahrzeuge in Deutschland. Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen (BFU) untersucht Unfälle und schwere Störungen beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge.

Die Meldung von Ereignissen erfolgt auf Basis der Verordnung (EU) 2015/1018, Anhang I in Verbindung mit Art. 4 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014. Anhang I der Verordnung (EU) 2015/1018 fordert die Meldung technischer Ereignisse während des Flugbetriebes, wie den „Ausfall eines Systems“ und „Ausfall der Redundanzfunktion eines Systems“ sowie sämtliche „Ereignisse, die zur Erklärung eines Notfalls führen“. Grundsätzlich sollte die in der Fragestellung benannte Ausrüstung ganz oder teilweise hierunter fallen.

Die Auswertung vorliegender Informationen ist nur zum Zwecke der Erhöhung der Flugsicherheit erlaubt (vgl. insbesondere Art. 15 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014).“

⁷ https://www.lba.de/DE/Betrieb/Ereignismeldungen/Publikationen_Links/Publikationen_Links_node.html (letzter Abruf: 23.11.2018).

⁸ E-Mail des Fachbereichs WD 5 vom 16.11.2018.

⁹ E-Mail vom 29.11.2018.