

■ AKTUELL**Höhere Gewalt und Sicherheitsvorsorge**

Das hat der europäische Flugverkehr noch nicht erlebt: eine flächendeckende Sperrung der Flughäfen ohne wirkliche Ausweichmöglichkeiten. Die Natur hat mal wieder gezeigt, wo die Grenzen menschlichen Einflusses liegen.



Leere Flughäfen vielerorts
28.04.2010 - Die Aschewolke eines einzigen Vulkans, der weit nördlich vom europäischen Festland

ausgebrochen war, hatte ein Chaos im internationalen Flugverkehr ausgelöst, dessen Schaden bis heute nicht genau beziffert werden kann. Betroffen waren auch Regionen, denen zwar die Aschewolke des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull nicht direkt etwas anhaben konnte, die aber vom Flugverkehr abhängig sind, wie die Kanarischen Inseln.

In völliger Ratlosigkeit und gewarnt vor der Unterschätzung von Naturgewalten hatten die Behörden der mitteleuropäischen Länder den Luftraum über ihren Staatsgebieten aus Sicherheitsgründen gesperrt, um Flugkatastrophen vorzubeugen. Ausgehend von Computersimulationen wurde als Gefahr eingeschätzt, dass die sich ausbreitende Aschewolke Flugzeugtriebwerke und Flugzeugzellen schwer beschädigen könnten. Eine praktische Überprüfung war aufgrund fehlender Messtechnik erst nach einigen Tagen möglich. Auch die EU zeigte sich anfangs völlig überfordert, und erst zum Ende der Horrorwoche war der Versuch einer Koordinierung erkennbar.

Doch war die Gefahr wirklich so hoch, dass man ganze Staatsgebiete mit Flugverbot belegen musste? War es wirklich erforderlich hunderttausende Reisende in der ganzen Welt buchstäblich sitzen zu lassen? Waren die ökonomischen Auswirkungen, die mit Milliarden

aumento de la violencia y la gestión de la seguridad

Eso no ha experimentado el tráfico aéreo europeo: el cierre de los aeropuertos en todo el país sin ningún tipo de alternativas reales. La naturaleza ha demostrado una vez más cuáles son los límites de la influencia humana.



aeropuertos vacíos en muchos lugares

28/04/2010 - La nube de cenizas de un volcán único que había entrado en erupción del caos extremo norte de la Europa continental, había causado en el tráfico aéreo internacional, el daño a este día no puede cuantificarse con precisión. A los que afecta también las regiones donde, a pesar de la pluma del volcán islandés Eyjafjallajökull no directamente, podrían dañar, pero que dependen del transporte aéreo, como las Islas Canarias.

En total desconcierto y advirtió que se aproveche la fuerza de la naturaleza, las autoridades de los países de Europa central había bloqueado el espacio aéreo sobre su territorio por razones de seguridad a los desastres aéreos. Basado en simulaciones por ordenador ha sido evaluado como un riesgo de que la nube de cenizas difusión podría dañar los motores de aviones y fuselajes pesados. Una verificación práctica fue posible debido a la falta de medida después de unos días. La UE estaba abrumado al principio, y no hasta el final de la semana fue un intento de coordinación horror reconocible. Pero el peligro era realmente tan alto que tenía que demostrar todos los territorios a tierra? ¿Era realmente necesario a cientos de miles de viajeros de todo el mundo, literalmente, frente a? ¿Fueron los impactos económicos asociados con miles de millones de pérdidas, no es realmente evitable? Graves denuncias vienen de antes de todas las compañías aéreas y los aeropuertos, que probablemente se registraron las mayores pérdidas. Pero los viajeros aéreos están sufriendo pérdidas, además de mucho tiempo y costos adicionales.

Verluste verbunden sind, wirklich nicht vermeidbar?

Schwere Vorwürfe kommen vor allen von den Fluggesellschaften und den Flughäfen, die wahrscheinlich die größten Verluste zu verbuchen mussten. Aber auch Flugreisende sehen sich neben erheblicher Zeitverluste auch mit Mehrkosten konfrontiert. Wer trägt die Schuld, und wer zahlt? Da gibt es bisher sehr unterschiedliche Auffassungen. So erklärt die Verbraucherzentrale Berlin, dass es kein Recht auf Ausgleichszahlung im Sinne der EU-Fluggastrechte-Verordnung gäbe, da die Aschewolke als „höhere Gewalt“ gelte. Gegen Luftraumsperrungen seien auch die größten Fluggesellschaften machtlos. Alain Varenne von der belgischen Reiseanbieter-Vereinigung erklärte, dass die Reiseanbieter alles tun müssten, um dem Kunden soweit wie möglich zu helfen. Aber jede Verantwortung hänge von der Tatsache ab, ob man juristisch den Fall „höhere Gewalt“ akzeptiere. Wenn es sich darum handele, sei niemand Schuld, und wenn niemand Schuld habe, gäbe es keine Entschädigungen. Beispielsweise beruft sich der Billiganbieter Ryanair auf diese „höhere Gewalt“, um weniger zu zahlen. Demgegenüber meint EU-Kommissar Siim Kallas, dass es auch für Discount Fluggesellschaften keine Passagierrechte zu Discountpreisen gäbe. Alle Airlines hätten gesetzliche Verpflichtungen gemäß dem EU-Recht. Eine Sprecherin der Europäischen Kommission machte deutlich, dass die Regeln nicht verhandelbar seien. Man erwarte von den nationalen Behörden, dass die Gesetze eingehalten würden. Inzwischen beziffert der Chef der Internationalen Flugtransport Vereinigung IATA, Giovanni Bisignani, den täglichen Schaden der Airlines während der Flugverbote auf 1,26 Milliarden Euro.

Ohne die Einbußen der Fluggesellschaften einzurechnen, werden die Verluste durch die Flugausfälle im Tourismussektor Spaniens auf 252 Millionen Euro geschätzt. Das sei besonders bitter angesichts der Tatsache, dass sich die Branche über einen leichten Anstieg der Umsatzzahlen in den ersten drei Monaten gefreut habe, kommentierte José Luis Zoreda, Vizepräsident des Reiseverbandes Exceltur.

Nach Angaben des Tourismusbeauftragten von Teneriffa, José Manuel Bermúdez, weise die Schadenbilanz für Teneriffa 27,1 Millionen Euro Verlust aus. Insgesamt seien 608 Flüge und 96.763 Passagiere betroffen gewesen. Davon waren 46.062 Touristen, die ihre Ferien auf Teneriffa verbringen wollten, aber nicht anreisen konnten. Dies bedeutete einen Einnahmeausfall von fast 33 Millionen Euro. Diese Summe werde durch die rund 5,8 Millionen, die diejenigen zwangsläufig ausgeben mussten, die nicht abreisen konnten, zu einem Teil kompensiert. In der kommenden Woche werde in verschiedenen Gremien der Tourismusabteilungen über weitere Auswertungen und einen Maßnahmenkatalog für Notfälle diskutiert. Außerdem werde gefordert, die Vereinheitlichung des europäischen Luftraumes, der für 2012 vorgesehen ist, vorzuziehen. Ein kleines Trostpflaster sei es, dass nicht nur die Kanaren, sondern auch die beiden Hauptkonkurrenten, Türkei und Ägypten, von dem Chaos am europäischen Reishimmel betroffen waren.

Quién es el culpable, y quién paga? Debido a que existen hasta ahora puntos de vista muy diferentes. Esto explica el Berlín del consumidor que no existía un derecho a indemnización en virtud de pasajeros aéreos de la UE los derechos de regulación, como la nube de cenizas como una "fuerza mayor" se aplica. Hacia el cielo bloquea las aerolíneas más grandes son impotentes. Alain Varenne por la asociación belga de los operadores turísticos, dijo que la gira tendría que hacer todo lo posible para ayudar al cliente tanto como sea posible. Pero toda la responsabilidad depende del hecho de si jurídicamente el caso de "fuerza mayor" aceptar. Cuando se trata de actuar, nadie tenía la culpa, y si no había un culpable, no habría ninguna compensación. Por ejemplo, el bajo coste Ryanair se refiere a esta "autoridad superior" para pagar menos. Por el contrario, ha manifestado la Comisaria Siim Kallas, que no habría tampoco las líneas aéreas de descuento derechos de los pasajeros a bajo precio. Todas las aerolíneas tienen la obligación jurídica de Derecho de la UE. Una portavoz de la Comisión Europea dejó claro que las normas no son negociables. Esperamos que las autoridades nacionales que las leyes se respetan. Mientras tanto, las estimaciones de la cabeza de la International Air Transport Association IATA, Giovanni Bisignani, la pérdida diaria de las compañías aéreas durante la prohibición de los vuelos a 1,26 millones de euros. que se incluirán, sin la pérdida de las compañías aéreas, las pérdidas son estimadas por la cancelación de vuelos en el sector turístico en España a 252 millones de euros. Esto fue particularmente amarga dado el hecho de que la industria tiene un ligero incremento en el volumen de negocios en los tres primeros meses, comentó José Luis Zoreda, vicepresidente de la Asociación de Viajes de Exceltur.

De acuerdo con el Turismo, Tenerife, José Manuel Bermúdez, a partir del equilibrio general de Tenerife 27,1 millones de euros la pérdida. Un total de 608 vuelos y los pasajeros se vieron afectados 96.763. De ellos, 46 062 turistas que querían pasar sus vacaciones en Tenerife, pero no pudo llegar. Esto significó una caída de ingresos de casi 33 millones de euros. Esta suma se ve confirmada por los aproximadamente 5,8 millones de dólares que tuvo que pasar necesariamente las salida no se compensa en parte. En la semana que viene será en diversos órganos de los departamentos de turismo debatió evaluación y un plan de acción para emergencias. También indican que se requiere para avanzar en la unificación del espacio aéreo europeo, que se celebrará en 2012. Un pequeño consuelo era el hecho de que no sólo las Islas Canarias, pero también los dos principales rivales, Turquía y Egipto, se ven afectados por el caos en el cielo europeo de los viajes fueron.

¿Qué tan grande el daño total es de hecho, y que en última instancia, paga por las pérdidas se verá. Pero siempre hay que aplicar: la seguridad también "fuerza mayor". (Dah)

Wie groß der Gesamtschaden tatsächlich ist, und wer letztendlich für die Verluste aufkommt, wird sich noch zeigen. Doch eins sollte immer gelten: Sicherheit auch bei „höherer Gewalt“. (dah)