Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG, der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission und der Verordnung (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission

COM(2012) 776 final — 2012/0361 (COD)

(2013/C 198/12)

Berichterstatter: **Raymond HENCKS**

Der Rat und das Europäische Parlament beschlossen am 24. Januar 2013 bzw. am 17. Januar 2013, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 100 Absatz 2 AEUV um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG, der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission und der Verordnung (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission

COM(2012) 776 final – 2012/0361 (COD).

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 3. April 2013 an.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 489. Plenartagung am 17./18. April 2013 (Sitzung vom 17. April) mit 195 Stimmen gegen 1 Stimme bei 1 Enthaltung folgende Stellungnahme:

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss begrüßt die Maßnahmen der Europäischen Kommission zur Unfallverhütung in der Zivilluftfahrt und den Ausbau des Informationsflusses betreffend Ereignisse oder Störungen, die ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährden bzw. – wenn keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden – gefährden würden.

1.2 Um Unfallrisiken in der Zivilluftfahrt ermitteln und ihnen vorbeugen zu können, müssen alle Beschäftigten in diesem Sektor dazu angehalten werden, sämtliche Ereignisse zu melden, die ein Sicherheitsrisiko sein könnten, gegebenenfalls auch Fehler, die sie selbst gemacht oder zu denen sie beigetragen haben oder die von Arbeitskollegen zu verantworten sind.

1.3 Ein derartiges Meldesystem kann nur dann effizient funktionieren, wenn

— die Erfassung von Ereignismeldungen ausschließlich der Verhütung von Unfällen und Störungen, nicht der Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen dient;

— es im Rahmen einer "Kultur des gerechten Umgangs" ("Just Culture") angewendet wird, bei der die Betroffenen vor Maßnahmen seitens ihres Arbeitgebers, Nachteilen oder Strafverfolgung bei unbeabsichtigten Fehlern geschützt werden – außer bei vorsätzlicher grober und eindeutig als solcher festgestellter Fahrlässigkeit.

1.4 Nach Ansicht des Ausschusses können die geltenden und die in dem Verordnungsvorschlag vorgesehenen zusätzlichen Maßnahmen zum Schutz der Informationsquellen noch weiter gestärkt und ausgebaut werden. In diesem Sinne

— wiederholt der Ausschuss seinen Vorschlag zur Ausarbeitung einer "EU-Charta der Just Culture";

— schlägt er vor, ausdrücklich klarzustellen, dass nicht nur die Mitgliedstaaten, sondern auch die Organisationen der Luftfahrtbranche auf die Einleitung von Verfahren in Fällen eines nicht vorsätzlichen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften, von denen sie lediglich aufgrund einer Meldung Kenntnis erlangen, verzichten sollten;

— fordert er, dass die von den Organisationen der Luftfahrtbranche festzulegenden internen Regeln, aus denen hervorgeht, wie die Grundsätze der "Kultur des gerechten Umgangs" gewährleistet und umgesetzt werden, von den zuständigen Behörden vor ihrer Umsetzung genehmigt werden.

1.5 Angesichts der entscheidenden Bedeutung der "Kultur des gerechten Umgangs" für den wirksamen Schutz der Meldenden hat der Ausschuss ganz im Interesse der Prävention von Unfallrisiken einen externen Sachverständigen mit der Ausarbeitung einer einschlägigen Studie beauftragt, deren Schlussfolgerungen er an die Interessenträger weiterleiten wird.

1.6 Der Ausschuss äußert Vorbehalte gegenüber der neuen Bestimmung, derzufolge die Meldenden ihre Meldung nunmehr entweder an ihren Arbeitgeber oder an die zuständige Behörde richten können, wohingegen bislang ausschließlich die Meldung bei der zuständigen Behörde vorgesehen war. Seiner Ansicht nach muss bei Meldungen, die direkt an den Arbeitgeber ergehen, gleichzeitig verpflichtend eine Kopie der Meldung durch den Meldenden an die zuständige Behörde gerichtet werden, um die Neutralität zu gewährleisten und jedweder späteren Einwirkung des Arbeitgebers auf die Beschreibung des Ereignisses durch den Meldenden vorzubeugen.

1.7 Der Ausschuss bedauert, dass eine Meldung von Störungen seitens der Fluggäste in dem Verordnungsvorschlag nicht ausdrücklich vorgesehen ist; dabei sind Fluggäste in Bezug auf Sicherheitsrisiken für Infrastruktur oder Dienste oftmals aufmerksamer und stellen Mängel fest, die die in der Zivilluftfahrt tätigen Personen aus Routine ganz anders wahrnehmen. Dies gilt ebenfalls für Fluggäste mit eingeschränkter Mobilität, die die Risikofaktoren für ihre besondere Situation am besten bewerten können. Der Ausschuss schlägt daher die Aufnahme von Verfahren in die Verordnung vor, um die Fluggäste in den Informationsfluss für zu meldende Ereignisse einzubinden.

1.8 Abschließend betont der Ausschuss, dass Ereignisse oder Mängel, die vor dem Einsteigen, insbesondere während der Sicherheitskontrollen der Passagiere, festgestellt werden, in das Verzeichnis meldepflichtiger Störungen aufgenommen werden müssen.

2. **Einleitung**

2.1 Seit Errichtung des Luftverkehrsbinnenmarktes 1992 hat die Einhaltung der immer strikteren Rechtsvorschriften im Bereich Flugsicherheit von Luftfahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat eingetragen sind oder von einer in einem Mitgliedstaat niedergelassenen Organisation betrieben werden, untermauert durch eingehende und unabhängige Untersuchungen von Unfällen, zu einer erheblichen und mehr oder weniger kontinuierlichen Verringerung der Rate tödlicher Unfälle geführt.

2.2 Erfahrungsgemäß deuten häufig bereits vor Eintritt eines Unfalls bestimmte Störungen und andere Mängel auf Sicherheitsrisiken hin. Es ist schnell deutlich geworden, dass sich die Flugsicherheit mit den bislang vorherrschenden rein reaktiven Systemen nur schwer verbessern ließ, d.h. indem erst nach Unfällen reagiert wird und dann die Lehren daraus gezogen werden.

2.3 Die Europäische Union konnte sich somit nicht mehr nur mit ihrer Rolle als Gesetzgeber begnügen, sondern sah sich gezwungen, sich auch mit dem ganzheitlichen Management von Risiken in der Luftfahrt auseinanderzusetzen. Mit der Richtlinie 2003/42/EG über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt hat sie ergänzend einen so genannten "proaktiven" Ansatz gewählt.

2.4 Das Meldesystem beruht auf einem Vertrauensverhältnis zwischen demjenigen, der diese Störungen oder Mängel meldet (der Meldende), und der für die Erfassung und Auswertung der einschlägigen Daten zuständigen Stelle.

2.5 Seit 2007 verfügt die EU über einen Europäischen Zentralspeicher, in dem alle von den Mitgliedstaaten erfassten Ereignisse in der Zivilluftfahrt zusammengeführt werden; derzeit sind in diesem Speicher beinahe 600 000 Ereignisse erfasst.

2.6 Die erfassten Informationen sind sensible Daten und somit vertraulich und dürfen von den Teilnehmern und Empfängern nur zur Ausübung ihrer Tätigkeit benutzt werden. Um Befürchtungen zu zerstreuen oder überzogene Reaktionen zu vermeiden, dürfen die Daten nur in aggregierter Form veröffentlicht werden; diese Veröffentlichung beschränkt sich zumeist auf einen Jahresbericht über das Sicherheitsniveau in der Luftfahrt insgesamt.

2.7 Neben dem System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse können die Mitgliedstaaten auch ein System zur Erstattung freiwilliger Meldungen einrichten, um die in der Zivilluftfahrt festgestellten Mängel zu ermitteln und zu analysieren, die nicht als meldepflichtige Ereignisse gelten.

2.8 Die Meldepflicht erfasst die gesamte Luftverkehrskette, insbesondere die Luftfahrtunternehmen, die Betreiber zertifizierter Flughäfen und die Bodenabfertigungsdienste.

2.9 Die in verschiedenen Bereichen der Zivilluftfahrt tätigen Personen, die Kenntnis von solchen für die Unfallverhütung relevanten Ereignissen erlangen, sind verpflichtet, diese zu melden.

2.10 Alle auf den Meldenden bezogenen persönlichen Angaben und die technischen Angaben, die Rückschlüsse auf seine Identität ermöglichen, müssen aus den Meldungen getilgt werden. Die Mitgliedstaaten müssen dafür Sorge tragen, dass Beschäftigte, die Störungen melden, keine Nachteile seitens ihres Arbeitgebers erfahren; gegen eine Person, die ein derartiges Ereignis meldet, darf keine Verwaltungs-, Disziplinar- oder Berufsstrafe verhängt werden – außer im Falle grober Fahrlässigkeit oder vorsätzlicher Verstöße.

3. **Inhalt der neuen Richtlinie**

3.1 Laut Europäischer Kommission gibt es bei der Meldung von Ereignissen in der EU und der Nutzung des Europäischen Zentralspeichers noch gewisse Unzulänglichkeiten, die die Nützlichkeit des Ereignismeldesystems für Zwecke der Unfallverhütung stark beeinträchtigen. Um dieser Situation Abhilfe zu schaffen, schlägt die Europäische Kommission folgende Maßnahmen vor:

3.1.1 *Bessere Erfassung von Ereignissen*

Mit dem Vorschlag wird das Umfeld geschaffen, um zu gewährleisten, dass alle Ereignisse, die die Flugsicherheit gefährden oder gefährden könnten, gemeldet werden. Neben dem System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse schreibt der Vorschlag die Einrichtung von Systemen zur Erstattung freiwilliger Meldungen vor.

Der Vorschlag enthält außerdem Bestimmungen, um das Luftfahrtpersonal zu ermutigen, sicherheitsbezogene Informationen zu melden, indem es – außer bei grober Fahrlässigkeit – vor Strafe geschützt wird.

3.1.2 *Klarstellung des Informationsflusses*

In der Luftfahrt tätige Organisationen sind ebenso wie die Behörden verpflichtet, ein System zur Meldung von Ereignissen einzurichten.

3.1.3 *Verbesserte Qualität und Vollständigkeit der Daten*

Meldungen von Ereignissen müssen Mindestangaben und obligatorische Datenfelder enthalten. Die Ereignisse müssen nach dem Risiko klassifiziert werden, das sie gemäß dem gemeinsamen europäischen Risikoklassifizierungssystem darstellen. Außerdem müssen Verfahren zur Kontrolle der Datenqualität eingeführt werden.

3.1.4 *Verbesserung des Informationsaustausches*

Der Zugang der Mitgliedstaaten und der EASA zum Europäischen Zentralspeicher wird auf alle in dieser Datenbank gespeicherten Informationen ausgeweitet. Alle Meldungen von Ereignissen müssen mit der Gemeinschaftssoftware ECCAIRS kompatibel sein.

3.1.5 *Besserer Schutz vor unangemessener Verwendung von Sicherheitsinformationen*

Neben der Verpflichtung zur vertraulichen Behandlung der erfassten Daten dürfen die Daten nur zum Zweck der Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Luftfahrtsicherheit zur Verfügung gestellt und verwendet werden. Es müssen entsprechende Regelungen mit den Justizbehörden getroffen werden, um die negativen Auswirkungen der Verwendung dieser Daten zu juristischen Zwecken zu minimieren.

3.1.6 *Besserer Schutz des Meldenden zur Gewährleistung der kontinuierlichen Verfügbarkeit von Informationen ("Just Culture")*

Die Bestimmungen für den Schutz der Meldenden werden gestärkt sowie die Verpflichtung zur Anonymisierung der Meldungen von Ereignissen und die Begrenzung des Zugangs zu vollständig identifizierbaren Daten auf bestimmte Personen bekräftigt. Die Vorschrift, nach der Beschäftigte – außer im Falle grober Fahrlässigkeit (gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Absatz 4 des Verordnungsentwurfs) – aufgrund von ihnen gemeldeten Informationen keine Nachteile seitens ihres Arbeitgebers erfahren dürfen, wird ebenfalls bekräftigt. In der Zivilluftfahrt tätige Organisationen sind aufgefordert, darzulegen, wie der Schutz der Beschäftigten gewährleistet wird. Außerdem muss jeder Mitgliedstaat eine Stelle einrichten, die für die Umsetzung der Bestimmungen betreffend den Schutz der Informationsquelle zuständig ist und bei denen die Meldenden Verstöße gegen die einschlägigen Regeln melden können. Erforderlichenfalls schlägt die zuständige Stelle ihrem Mitgliedstaat die Verhängung von Sanktionen gegen den Arbeitgeber vor, der einen Regelverstoß begangen hat.

3.1.7 *Einführung von Anforderungen an die Analyse von Informationen und die Annahme von Maßnahmen zur Weiterverfolgung auf nationaler Ebene*

Mit diesem Vorschlag werden die auf internationaler Ebene vereinbarten Regeln für die Analyse und Weiterverfolgung erfasster Ereignisse in EU-Recht umgesetzt.

3.1.8 *Verstärkte Analyse auf EU-Ebene*

Der Grundsatz, dass die im Europäischen Zentralspeicher enthaltenen Informationen von der EASA und den Mitgliedstaaten analysiert werden, wird gestärkt und die laufende Zusammenarbeit im Rahmen eines Netzes von Luftfahrt-Sicherheitsanalysten unter Vorsitz der EASA formalisiert.

3.1.9 *Mehr Transparenz gegenüber der breiten Öffentlichkeit*

Unter Wahrung der notwendigen Vertraulichkeit veröffentlichen die Mitgliedstaaten einen jährlichen Sicherheitsbericht mit aggregierten Informationen zu den die von ihnen getroffenen Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit.

4. **Allgemeine Bemerkungen**

4.1 Der Ausschuss begrüßt die Maßnahmen der Europäischen Kommission zur Unfallverhütung in der Zivilluftfahrt und den Ausbau des Informationsflusses betreffend Ereignisse, die ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährden bzw. – wenn keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden – gefährden würden.

4.2 Er begrüßt außerdem die Vereinfachung der Rechtsvorschriften, da in einem einzigen Text die alte Richtlinie und zwei Verordnungen zusammengeführt werden.

4.3 Da die Mitgliedstaaten regelmäßig die Umsetzungsfristen für Richtlinien überschreiten (dies war beispielsweise auch bei der Richtlinie 2003/42/EG der Fall, die das Thema dieser Stellungnahme zum Gegenstand hat) und eine schnellstmögliche Ermittlung etwaiger Sicherheitsprobleme Katastrophen verhindern und Menschenleben retten kann, stimmt der Ausschuss der Entscheidung der Europäischen Kommission zu, einen Rechtsakt mit direkter Anwendung, namentlich eine Verordnung, als zweckmäßigstes Rechtsinstrument zur Verwirklichung der verfolgten Ziele zu wählen.

4.4 Der Ausschuss stimmt dem Verordnungsvorschlag ganz allgemein zu, meldet jedoch in einigen Punkten Zweifel an:

4.5 Die Meldenden können ihre Meldung nunmehr entweder an ihren Arbeitgeber oder an die zuständige Behörde richten, wohingegen bislang ausschließlich die Meldung bei der zuständigen Behörde vorgesehen war. Werden diese Meldungen direkt an den Arbeitgeber gerichtet, muss dieser sie an die zuständige Behörde weiterleiten. Laut Artikel 7 Absatz 3 des Verordnungsentwurfs legen die Organisationen der Luftfahrtbranche und Mitgliedstaaten Verfahren zur Kontrolle der Datenqualität fest, um insbesondere Übereinstimmung zwischen den unterschiedlichen Daten in der Meldung eines Ereignisses und den vom Meldenden ursprünglich gemeldeten Angaben zu Ereignissen sicherzustellen.

Der Ausschuss schließt daraus, dass die vom Meldenden ursprünglich gemeldeten Angaben zu Ereignissen nicht unbedingt mit den Angaben übereinstimmen, die dann an die Behörde weitergeleitet werden. Dies ist unannehmbar.

Der Ausschuss äußert Vorbehalte betreffend Meldungen, die direkt an den Arbeitgeber ergehen. Um die Neutralität zu gewährleisten und jedweder späteren Einwirkung des Arbeitgebers auf die Beschreibung des Ereignisses durch den Meldenden vorzubeugen, sollte gleichzeitig eine Kopie der Meldung durch den Meldenden an die zuständige Behörde gerichtet werden.

4.6 Der Ausschuss merkt an, dass in dem Verzeichnis meldepflichtiger Störungen (Anhang 1 der Verordnung) die Vorgänge vor dem Einsteigen ausgeklammert sind. Daraus folgt, dass Mängel bei der Sicherheitskontrolle vor dem Einsteigen bestenfalls im Rahmen freiwilliger Meldungen gemeldet werden. Derartige Mängel können jedoch verheerende Auswirkungen haben. Daher fordert der Ausschuss, sie in das Verzeichnis meldepflichtiger Störungen aufzunehmen.

4.7 Eine Meldung von Störungen seitens der Fluggäste ist in dem Verordnungsvorschlag ebenfalls nicht ausdrücklich vorgesehen; allerdings wird dies auch nicht ausgeschlossen, da festgehalten ist, dass die Systeme zur Erstattung freiwilliger Meldungen die Erfassung von Angaben zu Ereignissen durch andere Personen als die in der Luftfahrt tätigen Personen, die zur Meldung derartiger Ereignisse verpflichtet sind, ermöglichen müssen.

Dabei sind Fluggäste in Bezug auf Sicherheitsrisiken für Infrastruktur oder Dienste oftmals aufmerksamer und stellen Mängel fest, die in der Zivilluftfahrt tätigen Personen aufgrund von Routine oder "Berufsblindheit" ganz anders wahrnehmen. Der Ausschuss schlägt daher die Aufnahme von Verfahren in die Verordnung vor, um die Fluggäste in den Informationsfluss

für zu meldende Ereignisse einzubinden. Dies gilt auch für Fluggäste mit eingeschränkter Mobilität, die gemäß Anhang I, Teil A, Ziffer 3.4 des Verordnungsvorschlags in Bezug auf Gepäcksabfertigung und Beförderung wie alle anderen Fluggäste behandelt werden, obwohl die Risikofaktoren grundsätzlich unterschiedlich sind.

5. **"Kultur des gerechten Umgangs" ("Just Culture")**

5.1 Um Unfallrisiken in der Zivilluftfahrt ermitteln und vorbeugen zu können, müssen alle in der Luftfahrt tätigen Personen dazu angehalten werden, sämtliche Ereignisse zu melden, die ein Sicherheitsrisiko sein können.

5.2 Gegebenenfalls müssen die Betroffenen zur Meldung von Fehlern angehalten werden, die sie selbst gemacht oder zu denen sie beigetragen haben oder die von Arbeitskollegen zu verantworten sind.

5.3 Ein derartiges Meldesystem kann nur im Rahmen einer "Kultur des gerechten Umgangs" effizient funktionieren, bei der die Betroffenen vor Maßnahmen seitens ihres Arbeitgebers, Nachteilen oder Strafverfolgung bei unbeabsichtigten Fehlern geschützt werden – außer bei vorsätzlicher grober und eindeutig als solcher festgestellter Fahrlässigkeit.

5.4 Der Ausschuss befürwortet daher, dass der Schwerpunkt darauf gelegt wird, dass die Erfassung von Ereignismeldungen ausschließlich der Verhütung von Unfällen und Störungen, nicht der Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen dient; er befürwortet außerdem, dass in dem Verordnungsvorschlag die Maßnahmen zum Schutz des Meldenden bekräftigt und ergänzt werden, auch wenn sie seiner Meinung nach noch weiter gestärkt werden könnten.

5.5 In seiner Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Verordnung über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt [1] hat der Ausschuss bereits betont, dass stärker auf EU-Ebene gehandelt werden muss, damit alle Mitgliedstaaten ihr nationales Strafrecht zur Sicherstellung einer "Just Culture" anpassen. Er hat außerdem darauf hingewiesen, dass eine "EU-Charta der Just Culture" ausgearbeitet werden muss, um die Bestrafung unbeabsichtigter Fehler zu vermeiden.

5.6 Der Ausschuss bedauert, dass dieser Vorschlag nicht in den vorliegenden Verordnungsvorschlag aufgenommen wurde, in dem eine Zusammenarbeit zwischen Sicherheits- und Justizbehörden durch im Voraus getroffene Regelungen (Artikel 15 Absatz 4: "Diese im Voraus getroffenen Regelungen dienen der Gewährleistung eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen dem Bedarf an einer geordneten Rechtspflege einerseits und der weiterhin erforderlichen Verfügbarkeit von Sicherheitsinformationen andererseits.") vorgesehen ist – was durchaus einen Schritt in die richtige Richtung bedeutet –, allerdings betreffen diese Regelungen keine "angemessene" Vertraulichkeit der Informationen und schützen die Meldenden nicht vor Strafverfolgung.

5.7 Die Bestimmung für den Schutz des Meldenden, derzufolge "die Mitgliedstaaten auf die Einleitung von Verfahren in Fällen eines nicht vorsätzlichen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften, von denen sie lediglich aufgrund einer Meldung Kenntnis erlangen, [verzichten]", sollte auch auf den Arbeitgeber des Meldenden Anwendung finden. Daher sollte Artikel 16 Absatz 3 des Verordnungsvorschlags entsprechend ergänzt werden.

5.8 In Bezug auf die Bestimmung, dass die Organisationen der Luftfahrtbranche interne Regeln festlegen, aus denen hervorgeht, wie die Grundsätze der "Kultur des gerechten Umgangs" gewährleistet und umgesetzt werden, schlägt der Ausschuss vor, dass diese Regeln von den für die Umsetzung der EU-Vorschriften für den Schutz der Informationsquellen zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten vorab genehmigt werden müssen.

5.9 Auch wenn diese Verordnung in all ihren Teilen verbindlich ist und ab dem zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union unmittelbar in jedem Mitgliedstaat gilt, so müssen einige Elemente, insbesondere die internen Bestimmungen, wie die Grundsätze der "Kultur des gerechten Umgangs" von den Organisationen angewendet werden, oder die Regeln für Sanktionen bei Verstößen gegen diese Verordnung erst noch festgelegt und gegebenenfalls in nationales Recht umgesetzt werden. Nach Ansicht des Ausschusses hätte in dieser Verordnung eine Frist für die Umsetzung dieser Elemente festgelegt werden müssen.

5.10 Angesichts der entscheidenden Bedeutung der "Kultur des gerechten Umgangs" für den wirksamen Schutz der Meldenden hat der Ausschuss ganz im Interesse der Prävention von Unfallrisiken einen externen Sachverständigen mit der Ausarbeitung einer einschlägigen Studie beauftragt, deren Schlussfolgerungen er an die Interessenträger weiterleiten wird.

Brüssel, den 17. April 2013

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Henri MALOSSE

[1] ABl. C. 21 vom 21.1.2011, S. 62.